SUPLEMENTO No. 2

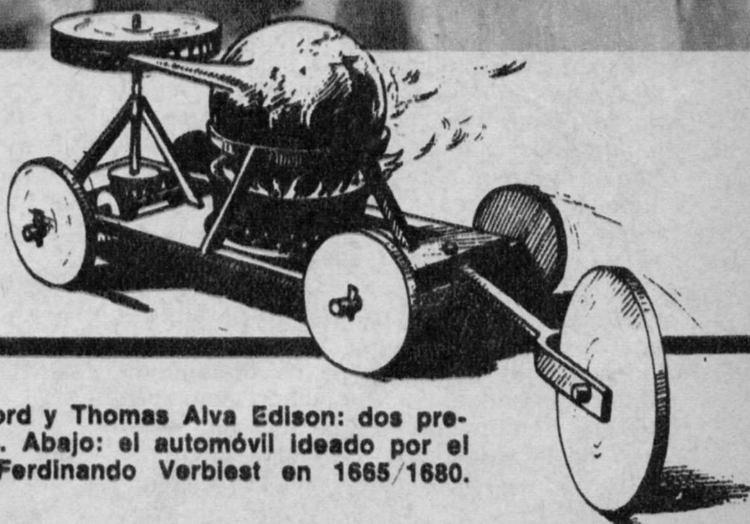
TODO ES HISTORIA
EN AMERICA Y EN EL MUNDO

MEDIO SIGLO DE AUTOMOVILISMO

por Pedro Olgo Ochoa

Como se pobló América

por Víctor A. Litter



Henry Ford y Thomas Alva Edison: dos precursores. Abajo: el automóvil ideado por el jesuita Ferdinando Verbiest en 1665/1680.

MEDIO SIGLO DE AUTOMOVILISMO



El fundador de General Motors: W. C. Durant (1860 - 1947). Un imperio industrial.

LEONARDO DA VINCI, Bacón, Papín son, entre otros, los que diseminaron la semilla del autopropulsor que años más tarde, germinaría en la mente de un idóneo técnico francés, José Cugnot, llamado el "padre del automóvil"

La ciudad de París fue la cuna del nacimiento. Por sus calles en el año 1769, se desplazaba por primera vez en el mundo, un automóvil de características muy pintorescas. Se trataba de un carro de unos cuatro metros de largo, sostenido por tres ruedas: una trasera y dos delanteras. La trasera era la motriz y accionaba por la fuerza del vapor producido en una enorme caldera sostenida por dos tirantes de hierro en la parte superior del carruaje: de la caldera partía un tubo conductor de vapor hasta el émbolo, el que a su vez ponía en movimiento a un pistón que accionaba la rueda. La dirección consistía en un simple manubrio, que se gobernaba desde el pescante. Cugnot, muy arrogante se paseaba por la Ciudad Luz, a una velocidad que no iba más allá de los seis kilómetros, ante la mirada curiosa y atónita de los transeúntes que no podían dar crédito a lo que veían.

¡Qué lejos estaban de pensar aquellos primeros observadores del nuevo "chiche" mecánico y aún el propio Cugnot, que un siglo y medio después, la industria automotriz constituiría un emporio de instalaciones fabriles que daría lugar al crecimiento de ciudades enteras y a la subsistencia de millones de personas! Para ilustrar al respecto, tomemos el caso de la General Motors, de Detroit: en el balance del año 1965, sus ventas registran la impresionante suma de 16.997 millones de dólares, con una ocupación de 660.900 personas, instalándose a la cabeza de todas las empresas mundiales por el volumen de sus ventas. Sin contar a Ford, con su verdadero ejército de alrededor de 336.500 personas.

Es que el automóvil se ha constituido indiscutiblemente, en un aliado inseparable del hombre, dentro del incesante ajetreo de la vida moderna. Hasta tal punto que se lo ha llegado a llamar la "cuarta necesidad", precediéndolo el alimento, la ropa y la vivienda. Hace unos años atrás en la ciudad de Nueva York se presentó un proyecto de ley, en el cual se consideraban objetos no embargables, el anillo de compromiso de la esposa, el receptor de radio familiar y un coche barato. Aunque tal proyecto no prosperó, nos dá ya una idea de la importancia que reviste su uso cotidiano.

Pero volvamos a Cugnot. Las convulsiones sociales crean irremediablemente un clima de paralización investigativa. Por eso no es de extrañar que Cugnot haya postergado la perfección del primer automóvil, ante la inminente Revolución Francesa en 1789. Momento propicio que fue aprovechado por los técnicos ingleses que utilizaron los conocimientos hasta ese entonces obtenidos, para perfeccionarlos y precipitar el descubrimiento de la locomotora a vapor, por Trevithick en 1800. Luego, Stephenson finaliza la obra. Esto constituye también parte de la evolución del automóvil, por cuanto representa un eslabón más de la cadena que es la ciencia mecánica.

Luis de Cristoforis, un noble italiano, en 1859 presenta ante las autoridades del Instituto de Ciencias, un motor de com-

bustión continua con compresión fuera del cilindro. Un año más tarde, Ettienne Lenoir, se hace presente a la consideración pública, con un motor a explosión, según el ciclo de los motores modernos. En 1867 se realiza una exposición en París; en ella, Otto presenta su motor de cuatro tiempos, y adquiere la primera patente. Carlos Benz, diez años después, construye un motor de combustión interna que alcanza 300 r.p.m. Naturalmente, estas creaciones contaban con un solo cilindro. El motor bicilíndrico apareció simultáneamente, en varios países, razón por la cual nadie puede reclamar su paternidad.

Estos son los primeros episodios que se desarrollan en el escenario científico de la mecánica, cuando hace su aparición un personaje destinado a revolucionar lo hecho hasta ese entonces. Se trata de Gotlieb Daimler, de cuyo genio creador nació el automóvil a bencina. Después de vivir un tiempo en Inglaterra, regresa a su Alemania natal donde se pone al frente de la fábrica de maquinarias que Otto, juntamente con Langen, habían instalado en Deutz donde aparecen los universalmente conocidos motores Otto-Deutz. Trabaja con ellos hasta 1882, año en que se instala con una fábrica del mismo ramo en Connstandt. Al año siguiente se produce el gran suceso: el motor de combustión interna en un vehículo. Ese mismo año obtiene del gobierno germano la patente Nº 28022. A partir de entonces los éxitos en la materia se reproducen vertiginosamente. Se había logrado lo ideal con esta clase de motores, quintuplicado el régimen de revoluciones, aligerado el peso y obtenida la mayor potencia que constituye el principio fundamental de la industria automotriz.



Un nombre que está en todos los continentes: el francés André Citröen (1878 - 1935).



El suizo Louis Chevrolet impuso su apellido a una marca de vigencia mundial.

Todavía reinaba el regocijo de los "tuercas" de ese entonces, cuando se hacen presentes en escena los técnicos electricistas. Estos se empeñan en construir un automóvil accionado a electricidad, mediante el empleo de baterías de acumuladores. Krieger es el que hace punta con esta innovación. Rápidamente lo imitan Volk, Imisch, Jeantaud, Edison y otros, que con sus demostraciones hacen palidecer a los recientes triunfos obtenidos con los de explosión, aunque prontamente se evidencia lo contrario por los sucesivos problemas que crean en la marcha, (el principal, la descarga de las baterías), quedando definitivamente sepulta-

MEDIO SIGLO DE AUTOMOVILISMO

dos los proyectos. Este sistema había comenzado hacia fines de 1896 culminando en los primeros años del presente siglo.

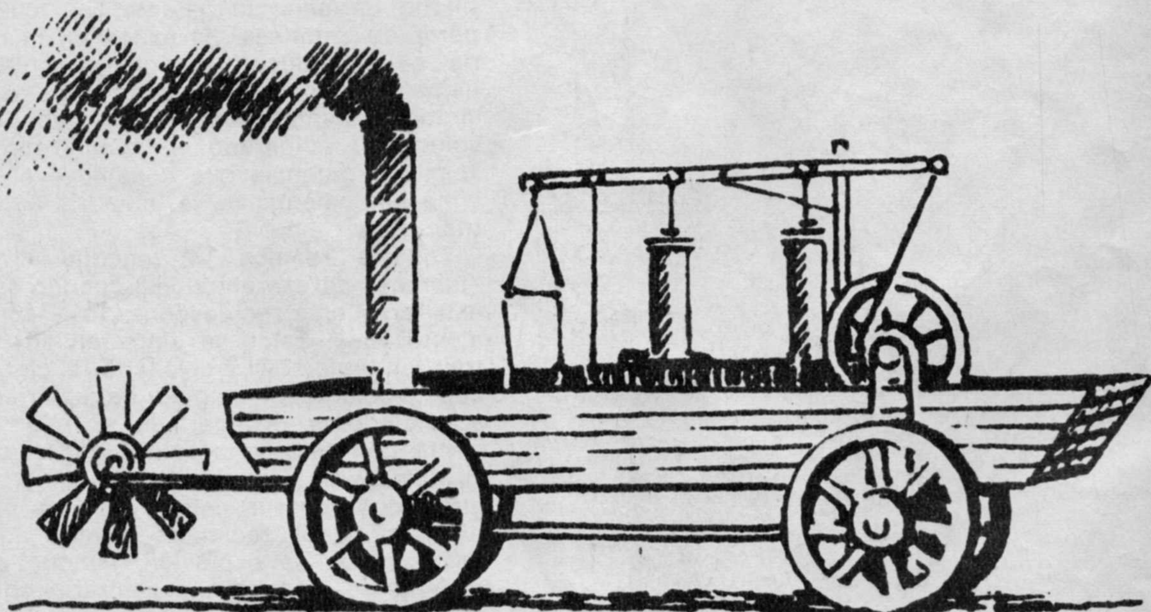
Entretanto, la revolución comenzada por Daimler no se detiene. Continúa su marcha hacia el perfeccionamiento técnico. Ahora es otra firma, Panhard-Levassor la que decide "empaquetar" su sistema de vapor y producir coches "modernos" esto es, a explosión. Adquiere la patente a Daimler y también sus derechos como inventor del carburador.

Esta nueva ciencia, tácitamente, había interesado a todo el público. No existían límites sociales; el interés por el automovilismo se manifestaba, tanto en los personajes de la nobleza, como en los más modestos linajes. Ahora era un conde francés, De Dion, que se sentía atraído por la fabricación de automóviles. Se une con Bouton, dando lugar a la aparición en el mercado de los famosos automotores Dion-Bouton: en 1898, se deciden definitivamente por el motor a nafta, llevando a la venta el histórico triciclo a gasolina.

EL AUTOMOVIL EN LOS ESTADOS UNIDOS

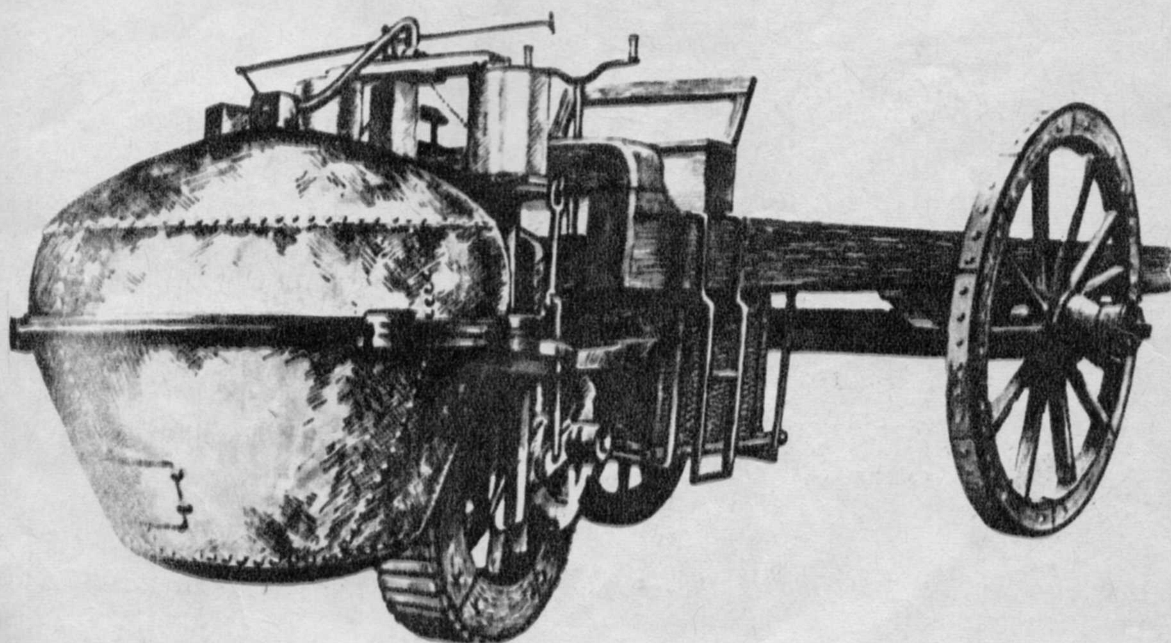
George Selden es el precursor del automovilismo en los Estados Unidos. En 1877 inventó y patentó un coche con motor de combustión interna. Transcurrieron muchos años, sin tener problemas para cobrar el derecho de patente a todos los fabricantes norteamericanos, hasta que un día Henry Ford se negó a pagar. Un tiempo después, los tribunales fallaban en su contra. La Corte Suprema abolió en 1911 aquella sentencia y la patente pasó a ser de uso público.

Henry Ford registra otra anécdota curiosa y risueña. Corría el mes de mayo de 1896, cuando Ford prueba su primer automóvil construido por sus propias manos y en su casa. Era simplemente un armatoste consistente en un motor de dos cilindros perforados y cortados en secciones; cuatro ruedas de bicicletas de 28 pulgadas de diámetro, un caño de escape que ya había sido utilizado, transmisión a correa y un mango de azada fijo a las



En 1805 Oliver Evans inventó este horrible vehículo: ni auto ni locomotora...

En la línea Daimler: el "Sidewheeler", 1885.



En vísperas de la Revolución Francesa, Cugnot anduvo por París en este vehículo...

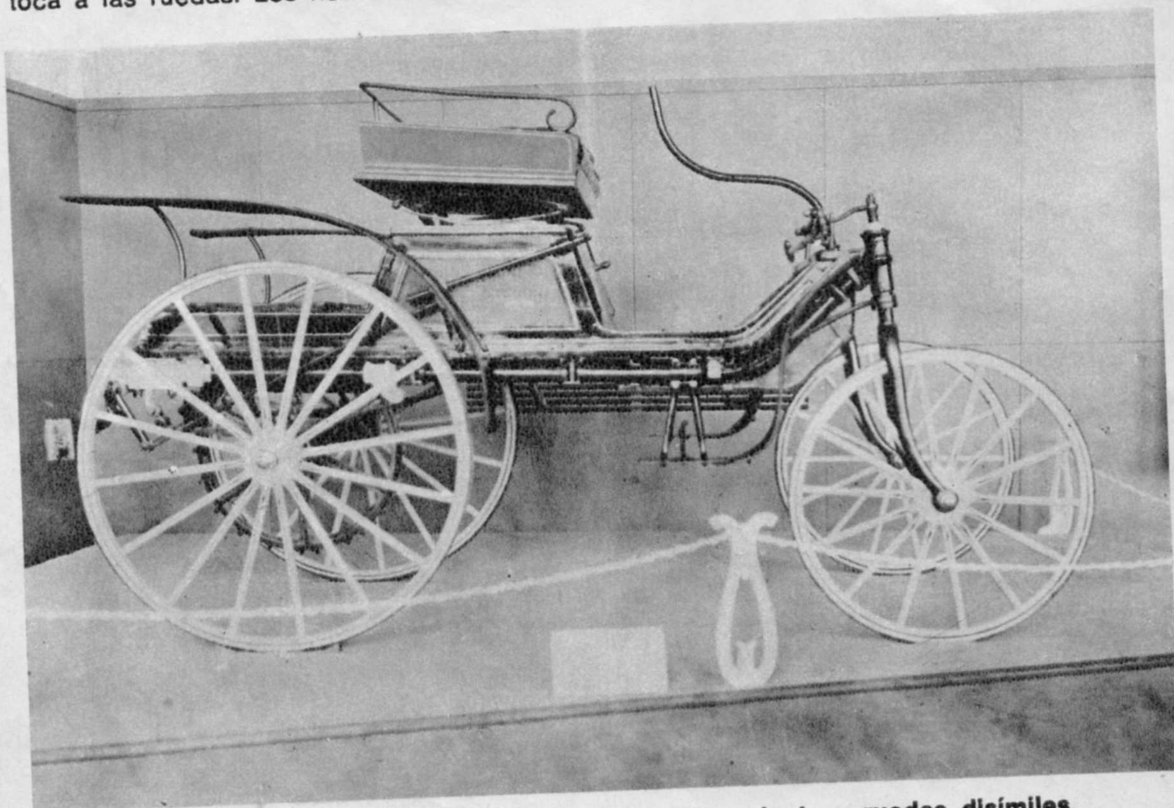
MEDIO SIGLO DE AUTOMOVILISMO

ruedas delanteras que hacía las veces de manubrio. Las calles de Detroit fueron las primeras que registraron el paso de este horripilante coche conducido por su inventor, causando hilaridad en la muchedumbre que se amontonaba para contemplar su paso, ante la indiferencia del conductor Todo esto duró, hasta que un día, la policía le prohibió terminantemente el paseo por la zona urbana. Ford, lejos de amilanarse, recurrió a su amigo, el intendente Mr. Maybury, quien le extendió un permiso especial para sus paseo. De esta manera quedaba otorgada la PRIMERA LICENCIA DE CONDUCTOR en el mundo.

A esta altura comienzan los intercambios de opiniones entre europeos y americanos. Aparecen constantemente nuevas marcas, nuevos modelos con modificaciones y novedades. Ahora, la innovación les toca a las ruedas. Los hermanos Michelín aplican el primer neumático desmontable en 1895. Ese mismo año se funda en Massachusetts, la compañía industrial destinada a construir exclusivamente automóviles a gasolina, llamada Duryea Motor Wagon Co. En el mercado se advierte un rotundo éxito: el público consumidor acepta incondicionalmente los accionados a bencina. La nota insólita la da en 1900 Urian Smith, un industrial estadounidense, cuando construye un automóvil increíble; en la parte delantera le adosa una imitación de cabeza de caballo, con el fin, dice el propio Smith, de no asustar a los verdaderos equinos que circulan por la calle. Pero en el interior de dicha cabeza estaba montado el tanque de gasolina

Es en Estados Unidos donde las compañías comienzan a utilizar máquinas para la producción en serie, en el año 1901 Detroit será la ciudad de donde salió el automóvil de menor costo. También se fabricó un automóvil bimotor· en el caso de que un motor fallara, tenía el otro de repuesto. Pero no dio resultado, pues su costo era, como es de imaginar, muy oneroso.

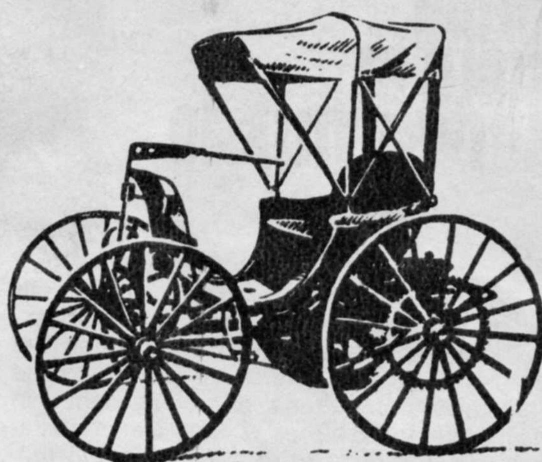
La Ford se funda en 1903; entre sus accionistas figuran los hermanos Dodge, Gray y Malcomson. Había alguien que creía profundamente en el éxito, de esta



Un Benz modelo 1887: manivela en vez de volante y ruedas disímiles.

empresa: Se trataba de uno de los socios, James Cousenz. Como le faltaban cien dólares para el pago de una acción, le pidió a una hermana suya que participara con esa cantidad en sociedad con él. La mujer luego de mucha hesitación y más por complacerlo que por convicción, aceptó la propuesta. 411.866 dólares era el dividendo que diez años más tarde habrían de producir esos 100 dólares

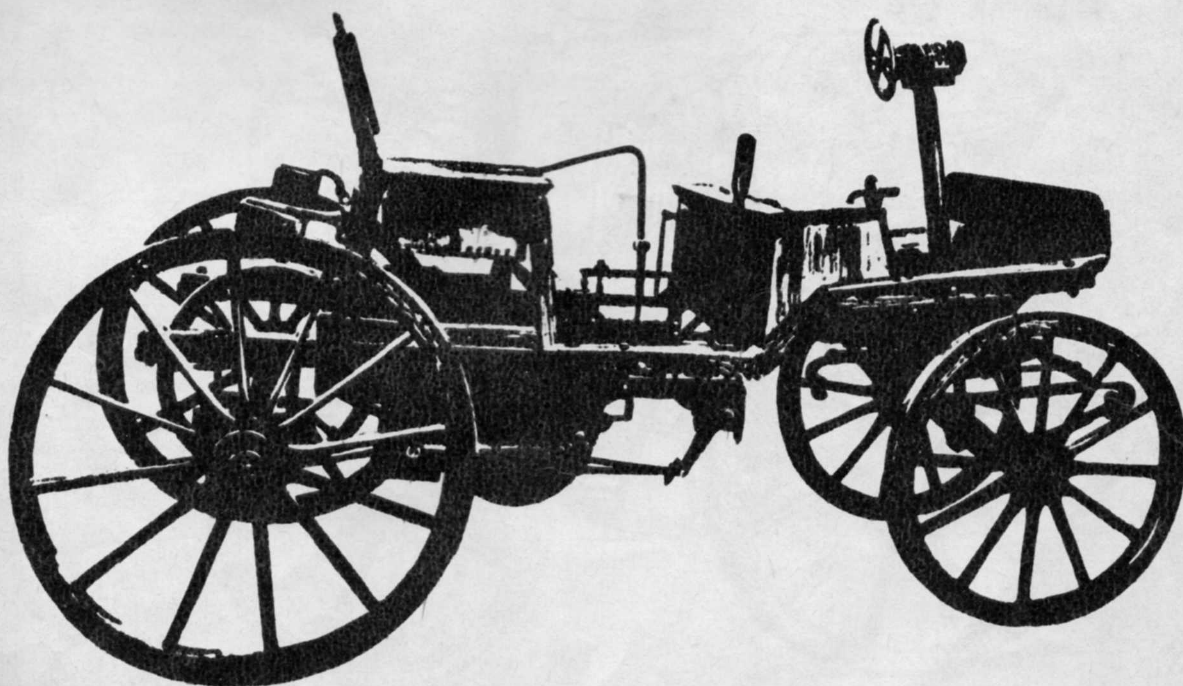
A este paso parece que la evolución de los "cuatro ruedas" va viento en popa. Que los caminos son de flores. Pero no es así. La "contra" no tarda en aparecer Los derrotistas de siempre se hacen presentes. Porque como ocurre en todas las épocas y en todas las latitudes, es imposible que no aparezcan los de siempre a detener el progreso. Al estilo europeo, se funda una cofradía llamada "Enemigos de las Máquinas Mortales" cuyo desiderátum era impedir el auge automovilístico. Pese a todo, el automóvil se impone. Gana diariamente adeptos, pues su uso otorga rapidez y comodidad. Posteriormente, su desarrollo se ve empañado por las turbias maniobras que realizan los especuladores de la bolsa. Los que manejan los negocios bursátiles, ven alarmados la producción de 1905 (23.000 unidades) y tienen amplia difusión los rumores que dejan correr, advirtiendo una indefectible quiebra



Un Duryea modelo 1893: sabe más a sulky que a automóvil, con su negra capota.

de las industrias automotrices, y por supuesto de las colaterales a ésta. Sin embargo, esos espantosos presagios no van más allá de una falsa alarma.

Sigamos ahora en Europa. En 1895, la Panhard-Levassor lanza al mercado un modelo que constituye un verdadero éxito: los Panhard 4 C.V.



Uno de los más antiguos automotores a petróleo: el "Marcus Car", circa **1875.**

MEDIO SIGLO DE AUTOMOVILISMO

Benz construye un modelo para familia, pero con una novedad: el parabrisas. En París se inaugura el primer salón del automóvil. Louis Renault reemplaza la transmisión a cadena por el cardam. Un grupo de industriales y financistas italianos, cuya cabeza es Giovanni Agnelli funda en Turín la F.I.A.T (Fábrica Italiana de Automóviles Torino). En Inglaterra continúa el entusiasmo y en 1900 se crea la "English Daimler Co."

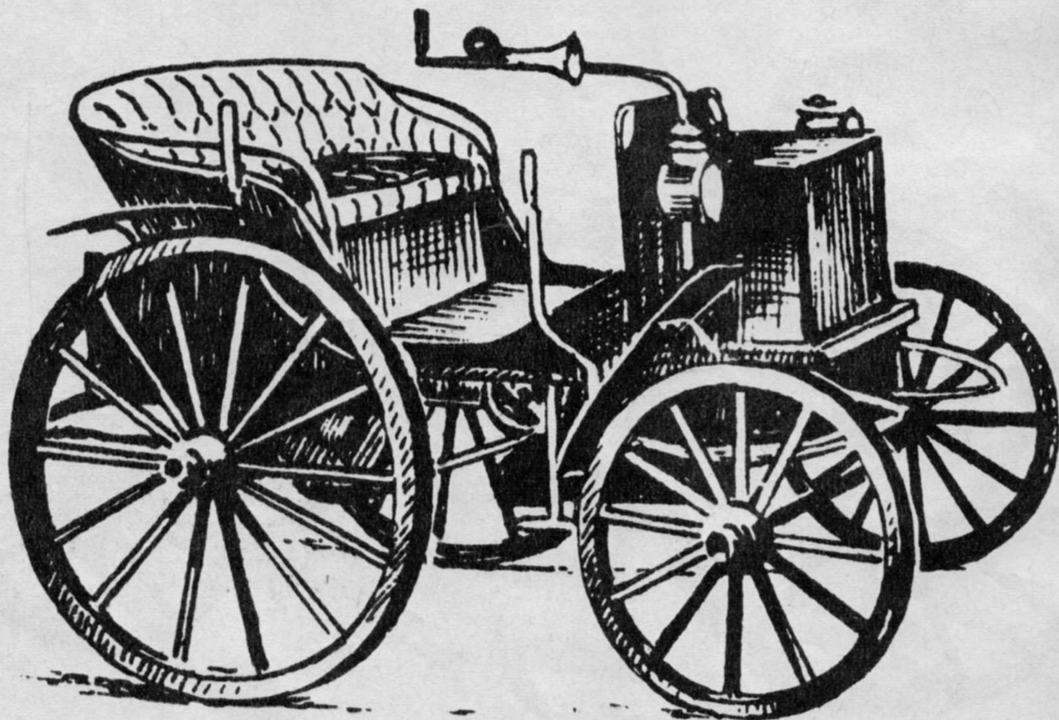
Sir David Salomon consigue la abolición de la ley "Locomotive acts" que regía del nacimiento de los ferrocarriles, para evitar accidentes que se habían registrado en las vías. Dicha ley contenía artículos como éste: "Toda máquina automóvil debía ir precedida a cincuentra metros por una persona a pie, o a caballo agitando una bandera roja en señal de advertencia para los transeúntes" La velocidad permitida no debía pasar de los seis kilómetros ..

MOTOR DIESEL

Era evidente el adelanto registrado en los automóviles a nafta desde su aparición en 1883. Cada día se producía una novedad. Pero lo que realmente constituyó una auténtica revolución fue la aparición del motor diesel en el año 1897, tomando el nombre de su propio creador: Rodolfo Diesel, alemán.

La diferencia consistía en que los motores a explosión hasta entonces conocidos utilizaban nafta, mientras que el diesel podía utilizar combustibles líquidos pesados, para lo cual elevaba la compresión a un grado capaz de inflamarlos. La industria en general se vio favorecida por este nuevo sistema. Y en lo que respecta al automóvil, superados ciertos inconvenientes lógicos del comienzo los motores Diesel fueron rápidamente copando el mercado, pues su aplicación resultaba tan eficiente como sus similares de nafta, pero mucho más económicos.

A todo esto ¿cuál era la opinión general, con respecto a estos nuevos "transeúntes motorizados"? Recién en la primera década del presente siglo se logra la erradicación de los detractores invete-



El Panhard & Levassor de 1891, ganador del 1er. premio internacional de Francia.

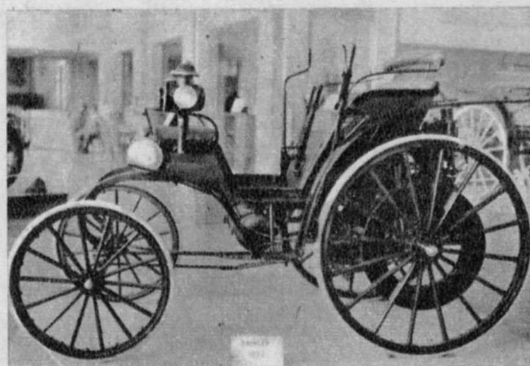
rados. Los fabricantes no desmayaban en su afán de imponerlos al público para que se familiarizace con ellos. No obstante, en París, el catedrático Ambroise Collín fundó la "Liga contra el automovilismo", una secta destinada a desprestigiar el automóvil, haciéndolo aparecer como enemigo del género humano.

En 1900 la industria automotriz se ha constituido en una poderosa fuente de trabajo que ocupa a millares de operarios. La Daimler-Benz inicia la construcción en serie del famoso MERCEDES, bautizado así, en homenaje a la hija del embajador de Austria, Mercedes Jellinik, para quien se construyó el primer automóvil de esa marca.

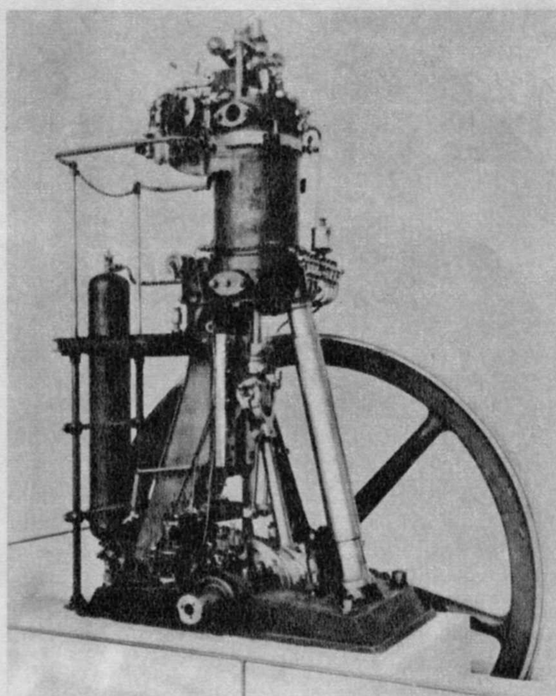
Al comienzo de siglo, Francia, contaba con las siguientes marcas: De Dion-Bouton, Darracq, Renault, Decauville, Gladiator, Peugeot, Gobrón-Brillé, Excelsior; en la actualidad hay más de 2.300 marcas registradas en todo el mundo.

En 1902 sale a la venta el Studebaker eléctrico de 24 elementos. El primero de nafta salió en 1904 con dos cilindros y 17 H.P. como resultado de una larga actividad mecánica de su dueño, John Studebaker, que había iniciado sus actividades por 1863.

En Gran Bretaña, a fines de 1904, se forma una dupla que años más tarde y aún en nuestros días dará mucho que hablar en las notas sociales de todo el mundo. Sus propietarios pertenecen siempre a la aristocracia mundial. Es que su tenencia constituye un signo de distinción y de rango. Eso ocurre porque sir Henry Royce se asocia con el escocés Rolls.



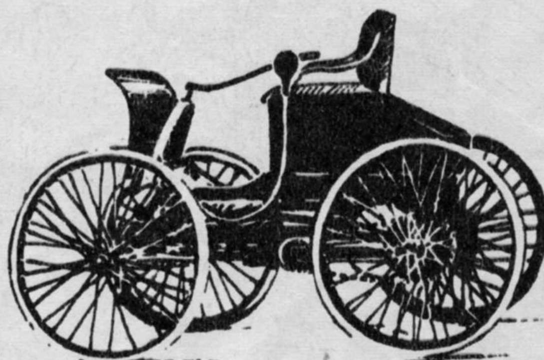
En este modelo que lleva el nombre de su inventor, se advierten cambios técnicos.



Un motor para la historia. Se construyó en 1897. Es el primer motor Diesel, que revolucionó la industria automotriz.

EL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

Tal vez por reminiscencia de las cuádrigas romanas nacieron las competencias automovilísticas. El afán de confrontación de marcas y el orgullo de sus productos llevaron a los propietarios a cotejar velocidad y capacidad.



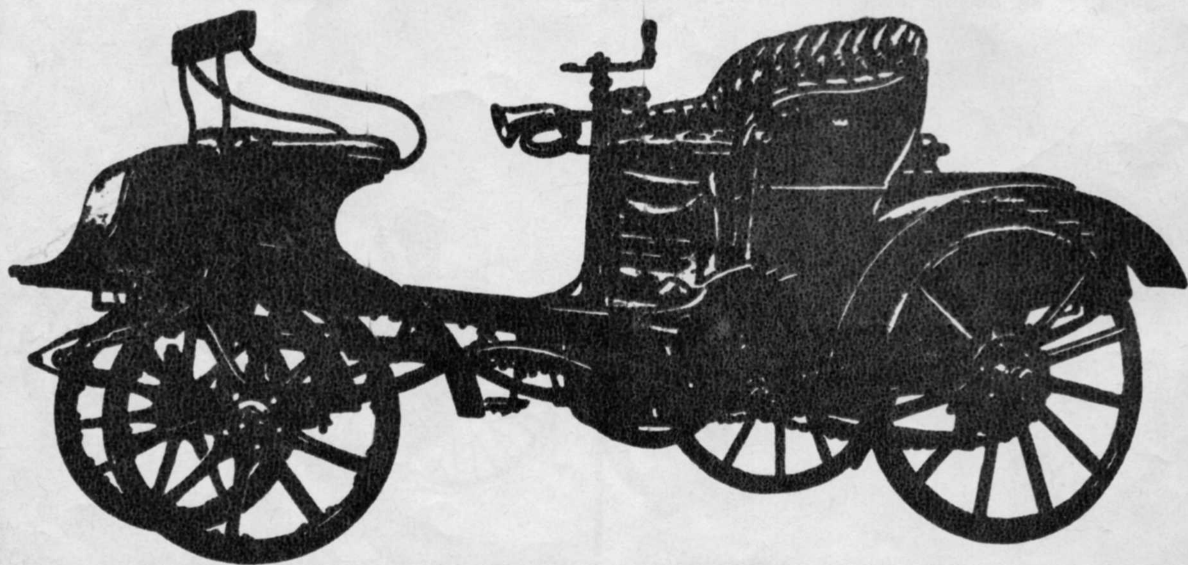
Haynes, una marca primigenia del mercado norteamericano que alcanzó gran difusión.

MEDIO SIGLO DE AUTOMOVILISMO

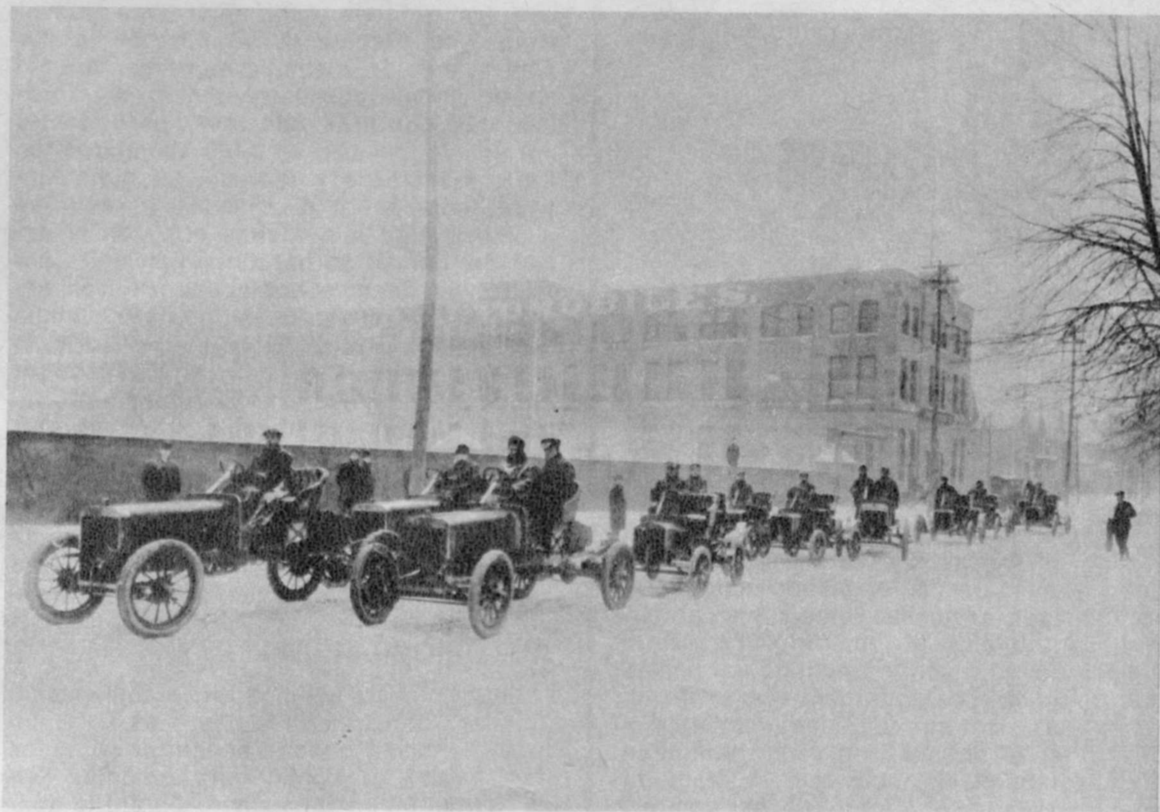
La primera competencia deportiva se llevó a cabo el 28 de abril de 1887, de París a Versailles, ida y vuelta, con un total de 31.800 metros. Pero a la largada se presentó un solo corredor· el conde De Dion acompañado por G. Bouton, con un triciclo a vapor fabricado por ellos mismos. Ante la falta de competidores decidieron largar solos y recorrer la distancia estipulada en 1 hora 14 minutos, a un promedio de 22,714 Km. por hora. Demás está decir el interés y la atencíón con que fue seguido en todo el trayecto por millares de aficionados.

Si bien es cierto que al presentarse un solo participante la competencia quedó desvirtuada, es innegable que se había dado el primer paso del automovilismo deportivo. El interés por la victoria sirvió de estímulo a los fabricantes en el sentido de acreditar sus marcas. Pasaron cuatro años hasta que se organizara la segunda carrera, con notable progreso: se anotaron dos: el mismo Bouton y un crack del coche a vapor, León Serpollet. Llevóse a cabo el 10 de mayo de 1891, en circuito de 20 kilómetros alrededor de Longchamps. Triunfó Bouton, que cubrió la distancia en 41m. 1s. Serpollet debió abandonar por un desperfecto mecánico. Es de hacer notar que el mismo Bouton aumentó su propio récord en casi 7 kilómetros más.

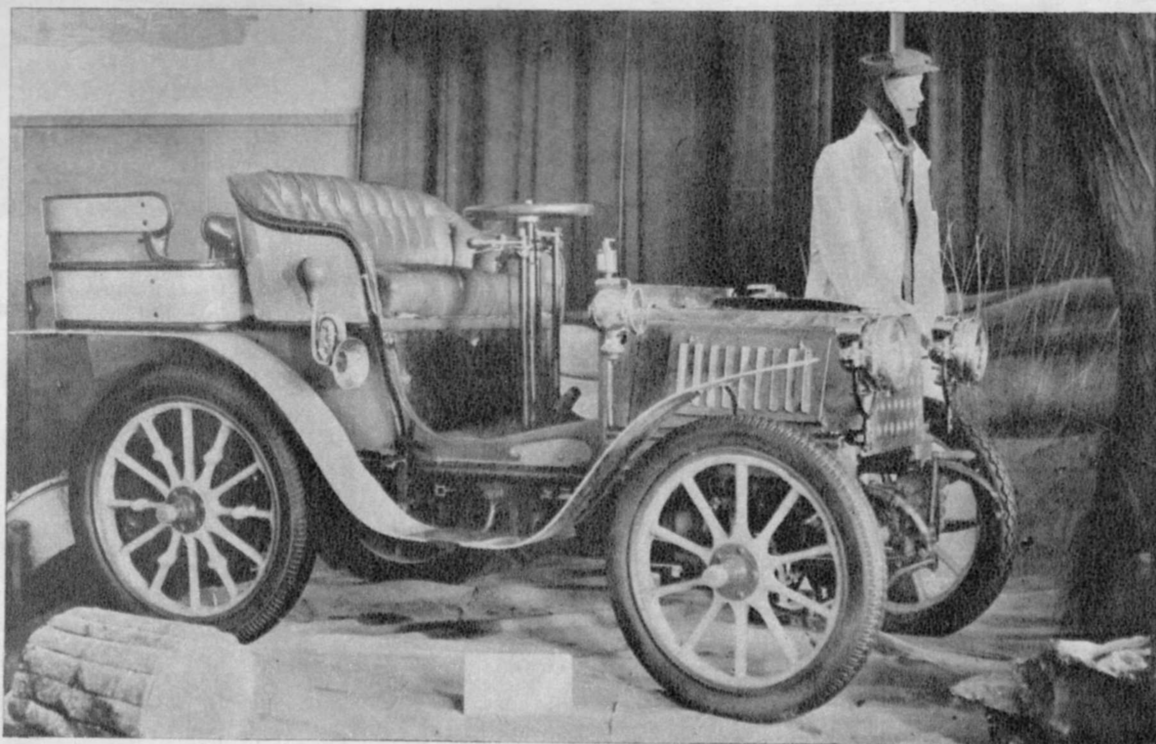
La contribución del periodismo fue positiva en el alumbramiento y desarrollo de este nuevo deporte. Ayudó ostensiblemente al auge de las competiciones. Tanto la primera, como la segunda carrera fueron inspiradas por Paul Faissier, un periodista de "La Velocipede Illustré" que en sus páginas recogió y difundió con notable entusiasmo, todo el movimiento "tuerca" de la época. Luego se abre una etapa de transición de tres años. Hasta que en 1894, otro periodista, Pierre Giffard, del diario "Petit Journal" en nombre del mismo, auspicia otra competencia, con verdadero reglamento, donde marcaba todas las pautas a que debían someterse los participantes, otorgando con esto más formalidad a la competencia. Un total de 102 vehículos se anotaron, desglosados de las siguientes formas: 37 máquinas a petróleo, 23 a vapor, 6 a gas de carbón y las restantes de distinta propulsión. Volvió a imponerse un De Dion-Bouton, pero fue descalificado por haber violado una cláusula del reglamento: este coche llevaba un semiremolque que era utilizado como servicio auxiliar para llevar respuestos. El premio se lo adjudicaron a



Poco a poco se va delineando el perfil del auto moderno: un Lutzmann (1898).



Por la Piquette Av., en Detroit. A fines de 1904 salen los Ford Modelo K de su fábrica; motores, frenos y cajas se construían separadamente y se montaban a mano; nueve años después se introducía la línea móvil de montaje.



Un De Dion Bouton modelo 1901. Este auto ganó la competencia organizada por "Le Petit Journal" entre 102 anotados. Nótese la línea avanzada del capot y las ruedas.

MEDIO SIGLO DE AUTOMOVILISMO

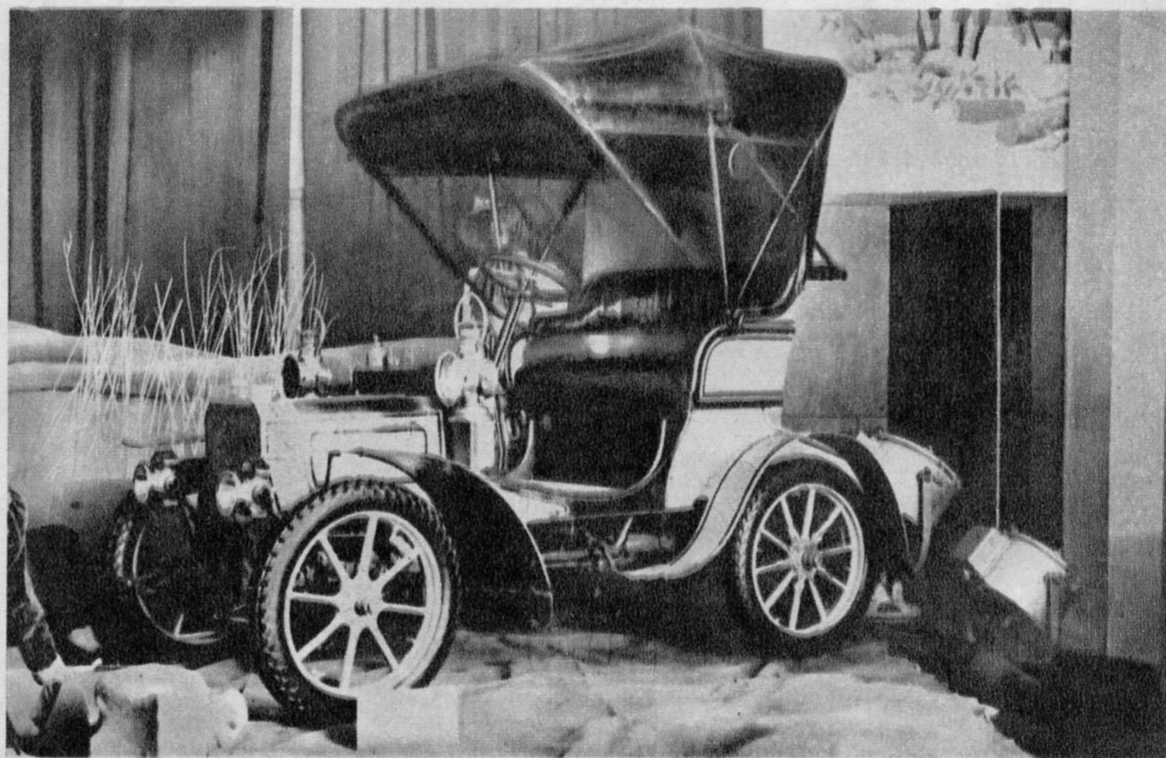
un Peugeot compartido con un Panhard-Levassor, pasando el De Dion-Bouton a ocupar el tercer puesto.

Fue Francia, como se ve, el país propulsor de este nuevo deporte que no tardó en arraigarse rápidamente en otros países. Italia, Gran Bretaña, Estados Unidos supieron enseguida de la emoción del vértigo. El turismo de carretera fue el original y más usado, arrojando saldos favorables por las nuevas rutas que se abrían y su contribución al fomento del turismo. A fines de siglo son ya muchos los países que cuentan con alguna prueba especial. Como cosa natural y lógica comienza a desbordar el entusiasmo; ya no compiten marcas nacionales, sino que se trata de medir su capacidad con las extranjeras. Es a consecuencia de esto que se originan las pruebas internacionales. Nuevamente, es Francia la que asume la iniciativa. Así, se instituye el primer premio internacional (con intervención de participantes de otras naciones, pero dentro del estado francés) en 1700 kilómetros, de París a Marsella y regreso. La gana Mayade, con Panhard-Levassor. Y aquí va a ocurrir algo lamentable, que con el correr del tiempo se ha convertido en la nota trágica de este noble deporte: los accidentes. Levassor es la primera víctima que registra el historial automovilístico, al volcar su coche en un foso, tras haber chocado con un perro. El reglamento sufre la primera modificación: se resuelve reemplazar a la manivela por el volante.

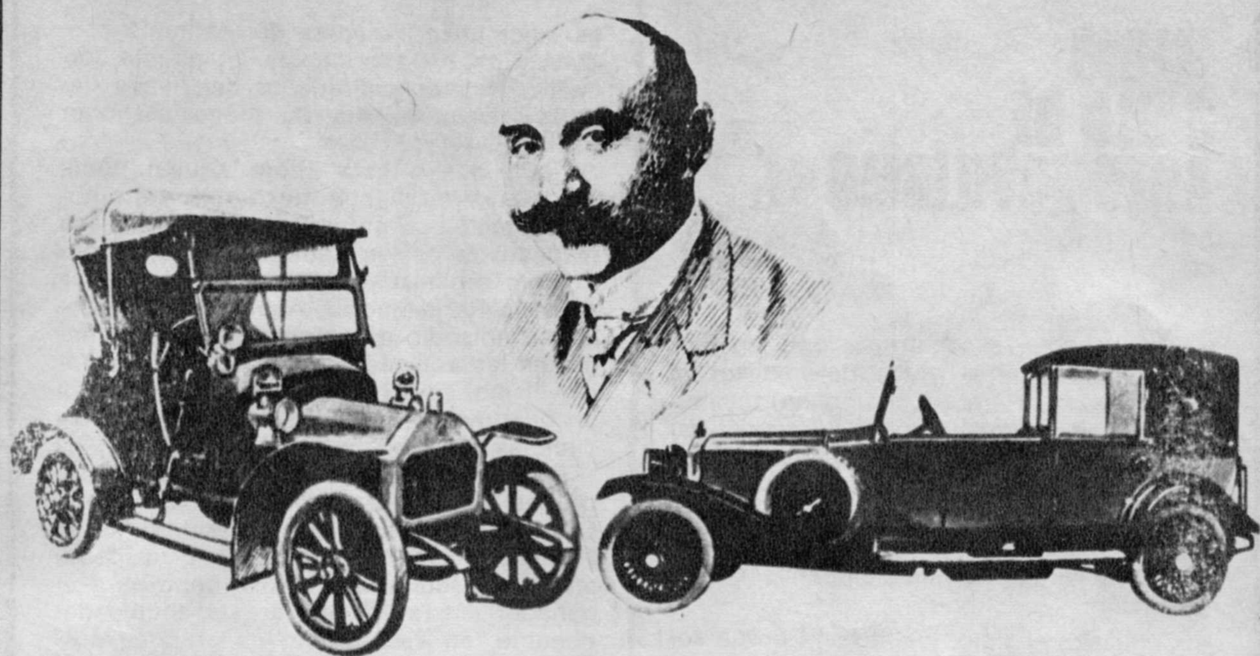
A partir de esta carrera, casi todos los países cuentan entre sus premios nacionales, uno también internacional. Francia establece el primer "Gran Premio", que luego será imitada por las demás naciones.

AUTOMOVIL CLUB

Los hombres dedicados a un mismo "mètier" han tratado siempre de tener un lugar donde se puedan encontrar cómodos para hablar, escuchar, reír, comentar, "vivir" el denominador común. De ahí la aparición de los Automóviles Clubs. Francia



Faroles de bronce, corneta afuera, alta capota: en esencia, ya está el auto de hoy.



Tres imágenes en estrecha asociación: Nicola Romeo (1876 - 1938) y el modelo ALFA de 1909 y el RM de 1925. La marca Alfa - Romeo es un nombre olímpico, de grata evocación.

Un Germain 1908. Desde 1897 se construía con licencia Daimler y luego Renault.

MEDIO SIGLO DE AUTOMOVILISMO

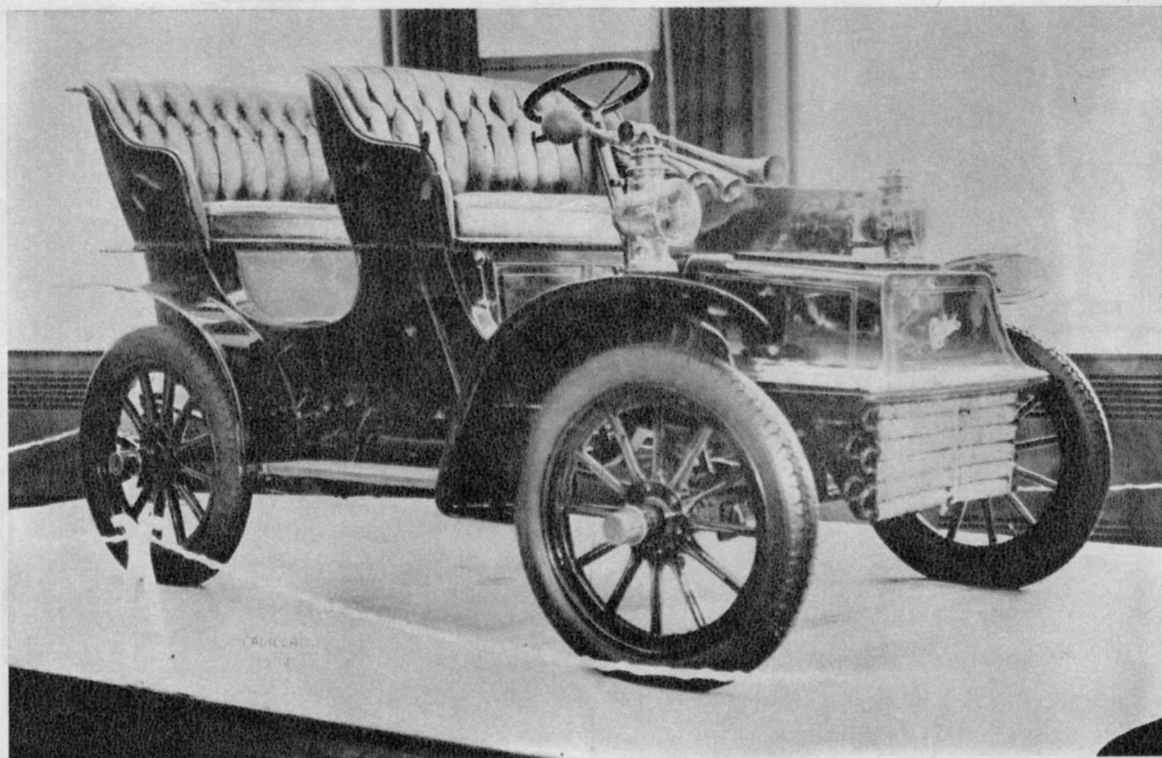
—cuándo no— es el primer país en fundar uno, dos años antes de finalizar el siglo pasado. Pero su acción no se limita solamente a reunir a los "tuercas"; su obra va más allá. Organizan y auspician carreras; aportan su contribución al estado para abrir nuevas rutas; descubren lugares de turismo y estimulan el mismo a través de incesantes campañas de divulgación.

Comienza el siglo, y tanto en Europa como en Estados Unidos no se ceja en el empeño de fortalecer la fabricación de automóviles. Debemos reiterar que el incentivo mayor que tienen los fabricantes provienen de las continuas competencias. Debido a la universalidad que van adquiriendo las carreras, las competencias ya no son de marcas, sino también de naciones. La xenofilia invade el deporte; eso es axiomático. Además del estímulo producido en los fabricantes, el pueblo torna a aglutinarse alrededor del nuevo deporte. ¡Es que está en juego el honor nacional!

Claro que a esta altura ¿quién podía ya detener el avance inexorable del automovilismo? Los automóviles clubs en sus respectivos países continúan bajo su patrocinio organizando carreras. En 1903 se corre la París-Madrid. Aquí ocurre un doloroso episodio que marca una página negra en las actividades deportivas del automovilismo. En el transcurso de la misma un desgraciado accidente siega la vida a decenas de espectadores.

En Francia, se corre la primera carrera de este siglo; y es en esta nación donde se institucionalizan los llamados "Gran Premio Nacional" Un americano residente en Francia dona una valiosa copa para el ganador; en retribución a esta actitud del donante, en ese país a los grandes premios, se los denomina "Gordon Bennet" Se disputan desde 1900 a 1905.

Otro estadoudinense, William Vanderbilt, con ojos "americanos" ve lo que representan estas pruebas, no solo en el aspecto deportivo sino en el futuro de la industria automotriz y del turismo. Establece un premio que se denominará Copa Vanderbilt. Invita a corredores europeos,

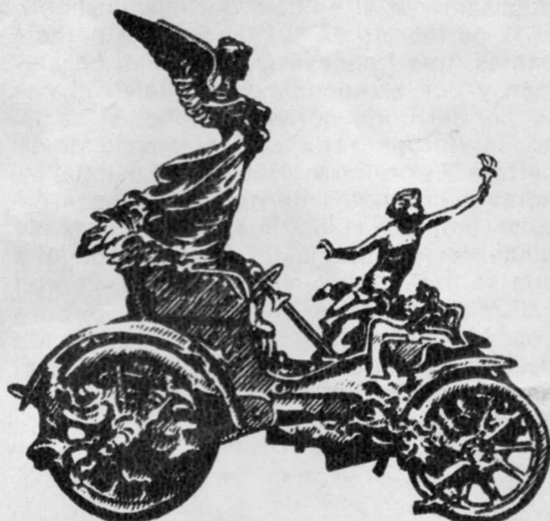


Señorial hasta en sus primeros ensayos, el Cadillac de 1904 impone una gran línea.

adquiriendo estas pruebas mayor trascendencia por la internacionalización de las mismas.

INTROITO DE LAS CARRERAS EN PISTAS

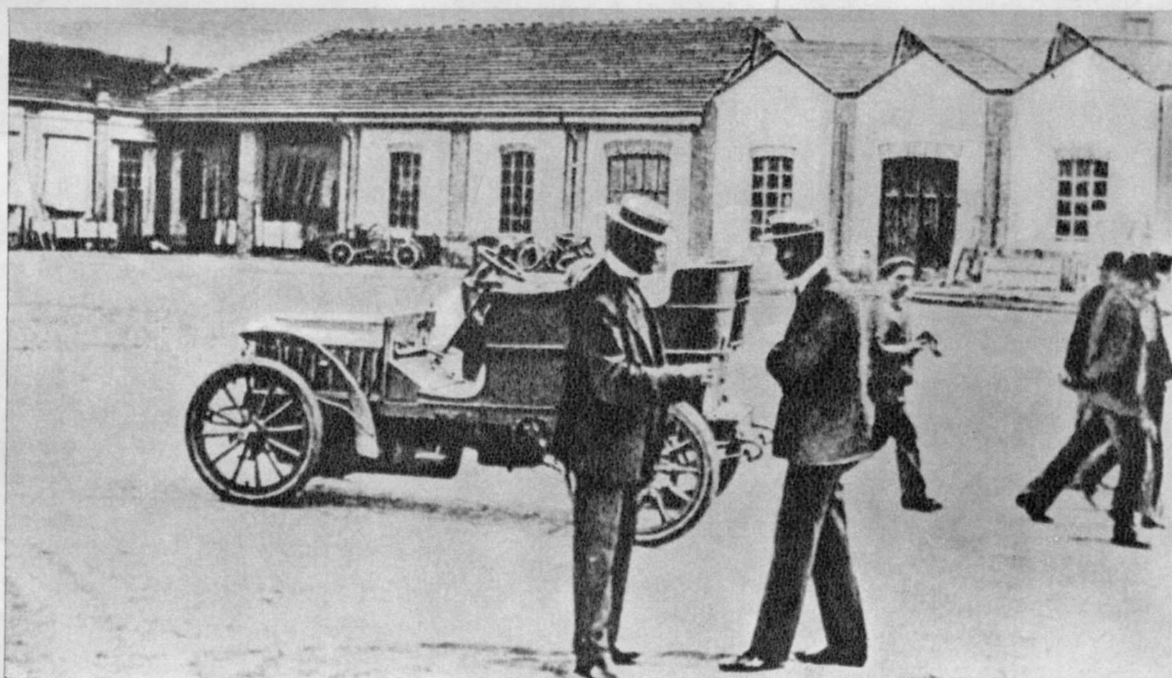
Por una desinteligencia entre Gordon Bennet y el Automóvil Club de Francia, éste decide patrocinar bajo su exclusiva tutela toda la futura actividad deportiva. En 1906 realiza una innovación: en adelante, los Grandes Premios, se correrán en circuito. Un nombre que en la actualidad nos resulta muy conocido fue el lugar dónde se llevó a cabo por primera vez esta clase de carreras, Le Mans, entre los días 26 y 27 de junio de ese año. También en Italia, donde la creciente industria automotriz había asentado sus reales, aumentaba visiblemente el interés por las disputas automovilísticas. Sus corredores y máquinas habían demostrado en otros países su real valía. Un siciliano, Vicente Florio, notable inspirador del automovilismo en su patria, organizó la famosa "Targa Florio" llevada a cabo el 6 de mayo de 1903 en el circuito "Della Madonie" de 148 kilómetros y 108 curvas, sobre montañas.



Un trofeo codiciado de la prehistoria del automovilismo: la Copa Gordon Bennet.

Así, como es imposible omitir a Francia cuando se habla de política, arte o ciencia o descubrimientos, también es imposible referirnos al automovilismo y no mencionarla reiteradamente. Es que los franceses son pioneros en este campo y sus actividades en torno al automóvil-deporte es una constante histórica.

Lo insólito sucede en 1907 De un diario francés, "Le Martín", emana la idea más audaz hasta el momento. Se hacen eco de la misma cinco azarosos volantes: dos franceses, un italiano, un inglés y un holandés. Se trata del recorrido de mayor longitud conocido hasta esos momentos, y plagados de peligros. Una verdadera odisea. Estamos en 1907 y es muy fácil imaginarnos el estado de los caminos. Y

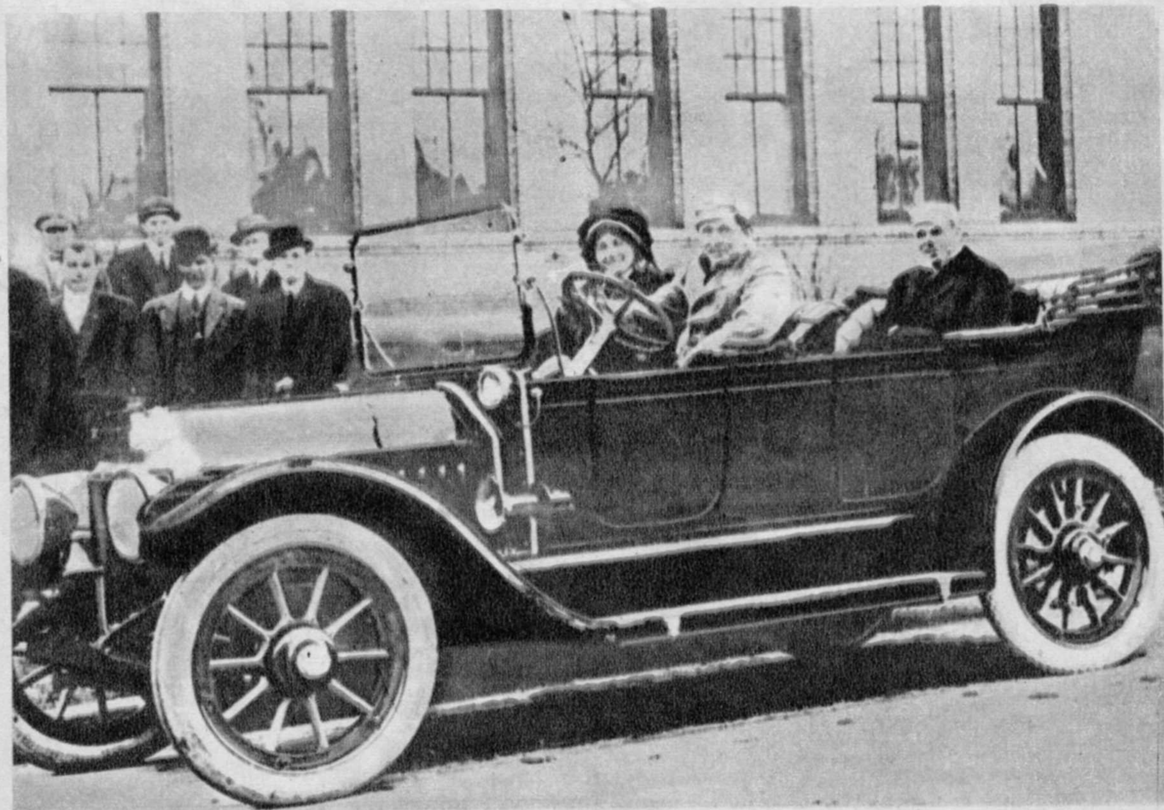


Patio interior de la primera "Factoria" Fiat, nombre que asignaban a la fábrica.

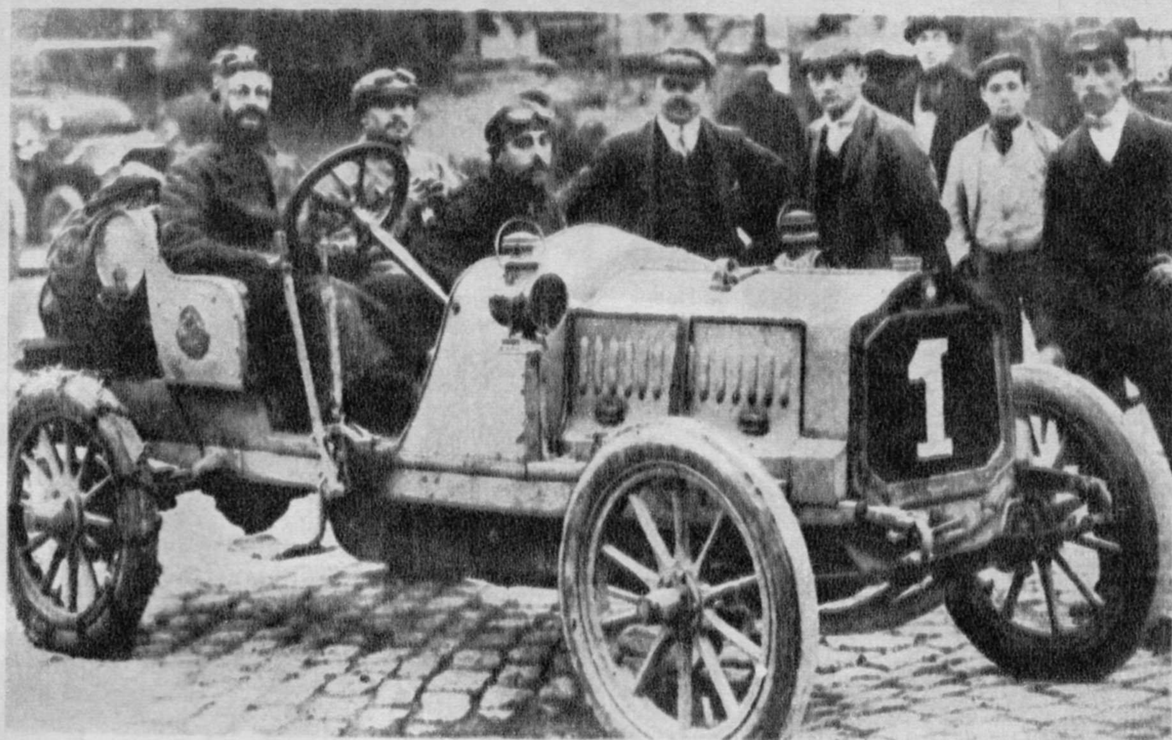
MEDIO SIGLO DE AUTOMOVILISMO

si se piensa que el punto de partida era Pekín (China) y la llegada París, tendremos una idea aproximada de lo que realmente era esta porfía. Se inició el 10 de junio de ese año. El itinerario no tenía mucha formalidad; obligaba sí, que se tocaran puntos determinados, pero no especificaba por qué camino; éste era a elección. La duración de esta prueba fue prolongada. Después de pasar por Rusia, Polonia, Alemania, Bélgica, y al cabo de dos meses de la partida hacía su entrada triunfal el único de los participantes que había podido subsistir a los imaginables tropiezos presentados durante la trayectoria, el itálico príncipe Scipione Borghese, arribaba el 10 de agosto a la ciudad de París, ante la indescriptible algarabía de la multitud. Con esto se cumplía una hazaña notable que jalonan las páginas de oro del automovilismo mundial.

Pero no para aquí la cosa. Esta carrera tuvo una difusión ecuménica. Prontamente, los fabricantes se sintieron atraídos por la magnificencia de este cotejo. Interesados en probar la capacidad y resistencia de sus productos, no escatimaron esfuerzos para prestar su apoyo a la iniciativa del "Times Square" de Nueva York, organizador de otra prueba de parecida dimensión a la anterior: Nueva York-París, y cuyo punto de partida fue precisamente el edificio del mismo diario, el 12 de febrero de 1908, con siete participantes: tres franceses, un italiano, un alemán y dos estadoudinenses. Salvo el paso por territorio norteamericano, el camino en Europa sería casi el mismo de la carrera Pekín-París. Hablar de tiempo en horas y de puntos de neutralizaciones resulta utópico. Hubo que embarcar a las máquinas a Europa, lo que contribuyó a que se prolongara inusitadamente. Fueron 170 días en total lo que duró la contienda. El promedio general del ganador fue de 190 kilómetros. . por día. El coche victorioso resultó ser el de Thomas Flyer, de Norteamérica.



El primer automóvil Chevrolet del mundo: se construyó en 1912.. Y después...



Juan Cassoulet, precursor argentino, en 1909, con su famoso Dion Bouton: ¡a correr!

... el primer automóvil Chevrolet armado en la Argentina, en 1925. Precio: $ 2.085 m/n.

MEDIO SIGLO DE AUTOMOVILISMO

El principal objetivo de estas prolongadas pruebas residía en poner en práctica el rendimiento y capacidad de las máquinas competitivas y demostrar la bondad de las marcas. Un prestigio de fabricación. Pero claro, factores ajenos a la generosidad técnica, coadyuvaron a viciar la esencia misma por las cuáles fueron creadas. Recorrer inconmensurables distancias, en esos coches significaba originar trastornos a cada instante. Para superarlos había que recurrir a la ayuda externa que a lo largo del trayecto se les prestaban. Además no era fácil establecer controles para verificar si se valían por sí mismos. Todo esto desalentó, tanto a los organizadores, como a los mismos corredores, que vieron que en esta clase de competencia no agregaba nada en beneficio del deporte.

Surgió a raíz de esto, una idea que pronto fue aceptada y recibida en el seno de las organizaciones con mucho beneplácito, inaugurando, a su vez, una nueva etapa en la ya franca evolución del automovilismo deportivo.

APARICION DE LAS PISTAS

Anteriormente, habíamos mencionado al circuito de Le Mans. Pero ahora las estipulaciones eran otras para la intervención en los circuitos. Comienza la construcción de los autódromos, una fiebre que prontamente fue invadiendo nación tras nación. Así surgieron nombres de pistas cuya sola mención, hoy nos resulta fácilmente identificable, por ejemplo Indianápolis, construida en 1909 (pero hasta 1911 no se llevó a cabo ninguna competencia). Era convicción de los fabricantes de automóviles, que estaban en directa relación con las pistas, que éstas serían el mejor banco de prueba para corregir defectos y simultáneamente plataforma de lanzamiento de una intensa campaña de publicidad según los triunfos obtenidos.

En Indianápolis se disputaron las "500 millas" que con el correr del tiempo harían de esta pista el sueño de todo corredor Esta prueba, que se efectúa una sola vez por año, figura en primer lugar del calendario mundial del automovilismo.

Monza, constituye otro anhelo de los volantes de todas las épocas a partir de su construcción en 1922 en la ciudad de Milán.

Aunque ya hablamos sobre Le Mans, es menester aclarar que recién en 1923 comienza a correrse en esa pista francesa con todos los adelantos técnicos y es precisamente, a partir de ese año que adquiere notoriedad universal, al llevarse



El primer modelo famoso del automóvil Rolls, "Silver Could": todavía se sigue fabricando.



El cuadro reconstruye el histórico momento en que se funda la empresa italiana FIAT.

La primera fábrica FIAT, en Torino (Italia) con un plantel de cincuenta trabajadores.

MEDIO SIGLO DE AUTOMOVILISMO



Brillante, poderosa, como una inmóvil bala de acero, la Bugatti famosa en todo el mundo.

a cabo las famosas "24 horas de Le Mans".

Alemania, que en un principio se había mostrado reticente al nuevo deporte salió de su encasillamiento y dio pruebas de asimilar el nuevo sistema. En Avus, dentro de sus particularidades, figuran dos rectas de casi 9 kilómetros que han servido para desarrollar altas velocidades. Está situada en Grunewald de Berlín. Cuenta, además con otro circuito muy conocido, el de Nürburgring, donde se disputa el "Gran Premio Alemania"

Los ingleses poseen un par de circuitos, pero el más importante es el de Silverstone construido sobre un viejo aeródromo.

El circuito de Montecarlo, cuyo premio es tenido en cuenta para el campeonato internacional, está situado en el pequeño reino de Mónaco. Berna, en Suiza tiene otro autódromo reputado y célebre por las grandes emociones que en tardes de gloria brindaron los más conspicuos ases del volante.

Hemos querido señalar a los más importantes y notables, porque sería largo enumerar los existentes, ya que representan un buen número.

Con la aparición de las pistas ocurre un fenómeno muy interesante, hasta entonces desconocido. Nacen las **scuderías.** Son éstas, perfectas simbiosis, integradas por equipos de volantes, técnicos, mecánicos, accesorios, que representan a determinadas marcas. El prestigio de cada casa fabricante dependerá exclusivamente de ese conglomerado máquina-hombre. La primera Guerra Mundial abrió un paréntesis a estas actividades deportivas, para luego volver, con más fuerzas y ya el juego de "nombres" no tiene límites.

Italia cuenta con la FIAT, que agrega inmediatamente la Alfa Romeo y Maserati. Francia, con la Bugatti. Alemania al superar las heridas de la guerra, saca el modelo Mercedes-Benz con motores de más de 7 litros y los reconocidos S.; S.S.; S.S.K. y S.S.K.L. Luego agregó el Auto-Unión. Es aquí donde se entablan verdaderas pujas que abarca también a los aficionados que a esta altura ha ganado adeptos incondicionales que pueblan prietamente las instalaciones los días de carreras. Y algo muy importante. el mercado internacional. Las ventas estarán íntimamente ligadas al éxito del equipo. Los equipos alemanes entablan tenaz lucha con la Alfa Romeo. Son las dos marcas que harán vibrar las tribunas cuando se debaten en furibundo duelo. Por si esto fuera poco se inicia la hégira de transferencia de corredores. Italianos irán a integrar equipos alemanes o viceversa. Por ejemplo, Aquiles Varzi ingresó al equipo Auto-Unión, cuyo nombre en adelante sería "P-Wagen" como resultado de la fusión de las fábricas Horch-DKW, Wanderer y Audi. El ingeniero Porsche que continuaba siendo el director presentó las nuevas máquinas de carrera de 6 cilindros con un total de 4360 centímetros, con motor trasero. Los coches alemanes se van imponiendo paulatinamente. En la década del treinta ya no se duda de la superioridad de estos. Decididamente, los adelantos técnicos que se operan para lograr mayor velocidad constituye una lucha porfiada e ilimitada en recursos humanos y técnicos. Hasta que la Segunda Guerra Mundial baja el telón, cerrádose un nuevo capítulo de este seductivo deporte que es imán de multitudes. ◆



SEÑORITAS ANGELA Y

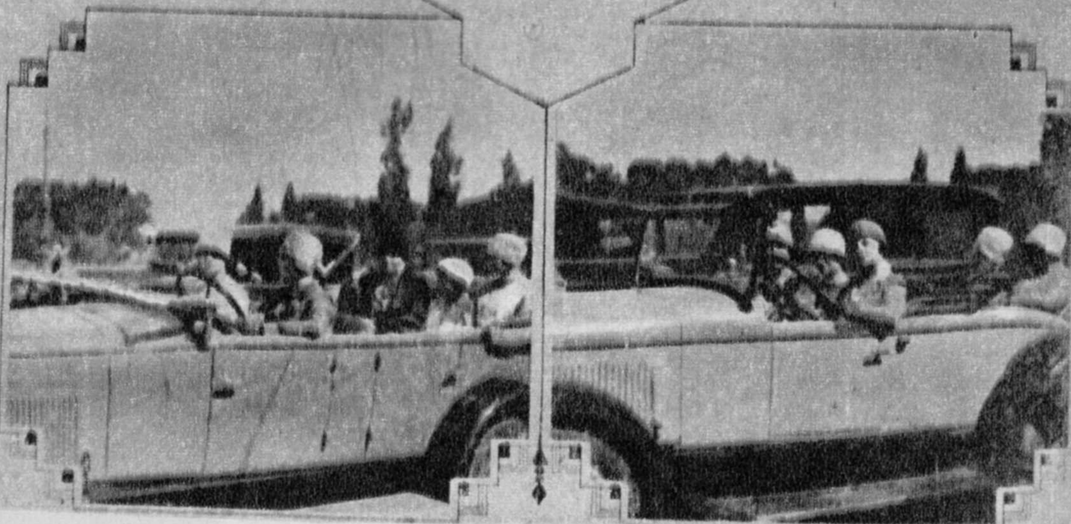
deporte moderno, que fortalece el cuerpo y que *templa* el corazón! ¡Todo se *feminiza* hoy gracias a la voluntad de las mujeres, reinas del mundo, que por fin se cansaron de la es



ANA MARIA BIDAU LASTRA

clavitud a que las condenaba el tan ponderado *sexo fuerte!* Hoy son más fuertes ellas, porque no hay mayor fuerza que la que se ejerce con suavidad y con dulzura.

SEÑORA CORITA ORIA DE LIVINGSTON

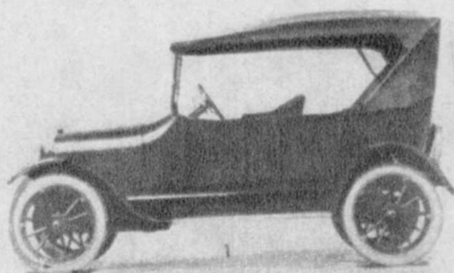


Y así veía una de nuestras revistas más difundidas la participación de la mujer en la actividad automovilística, que arrebata en su fervor sin distinción de edad ni sexo.

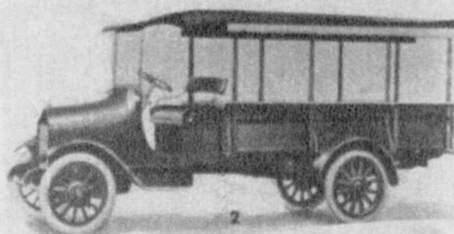
A mediados de la década del veinte: en las calles de Buenos Aires circulan todavía los vehículos de tracción pero ya prevalece el automóvil.



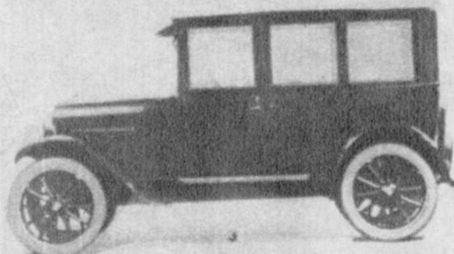
Desde 1917 hasta la actualidad: la crónica de un esfuerzo creador. El automóvil marca Chevrolet en sus diferentes modelos: 1, el modelo 1917; 2, el famoso camión Chevrolet de 1 tonelada, 1918; 3, el modelo de 1923; 4, el modelo de 1930; 5, el "Bel Air" de 1950; 6, el Corvair, que adoptó el motor en la parte trasera; 7, la cupé 64 "Malibú"; 8, el "Corvette Siting Ray" de 1964; el Chevrolet Cámara 1966.



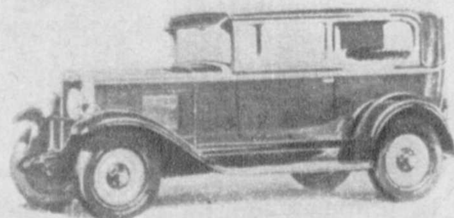
1



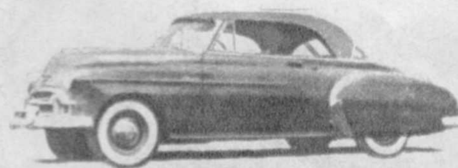
2



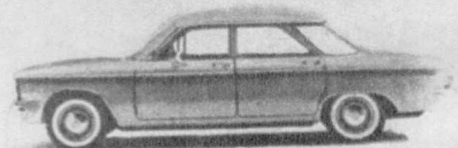
3



4



5



6



7



8



9

GRANT ADVERTISING

SIEMPRE ACIERTO CON CINZANO

No. No piense mal . . . es mi mujer.
Y nos vamos a vivir una aventura.
Vamos a casa. con la familia!
¿Se sorprende?
Es que allí viviremos un momento muy íntimo y cordial. El hielo. las botellas. . y tantas cosas que decirse!
Realmente, nada es más lindo que estar así, en familia. cuando el centro es el universal CINZANO o el delicado CINZANO ORO!
(Entre paréntesis, eso sí que es acertar: dar en el gusto de todos).
Haga la prueba usted también y acierte con su familia!
(Ah. y si es soltero, cásese: vale la pena).



¿COMO SE POBLO

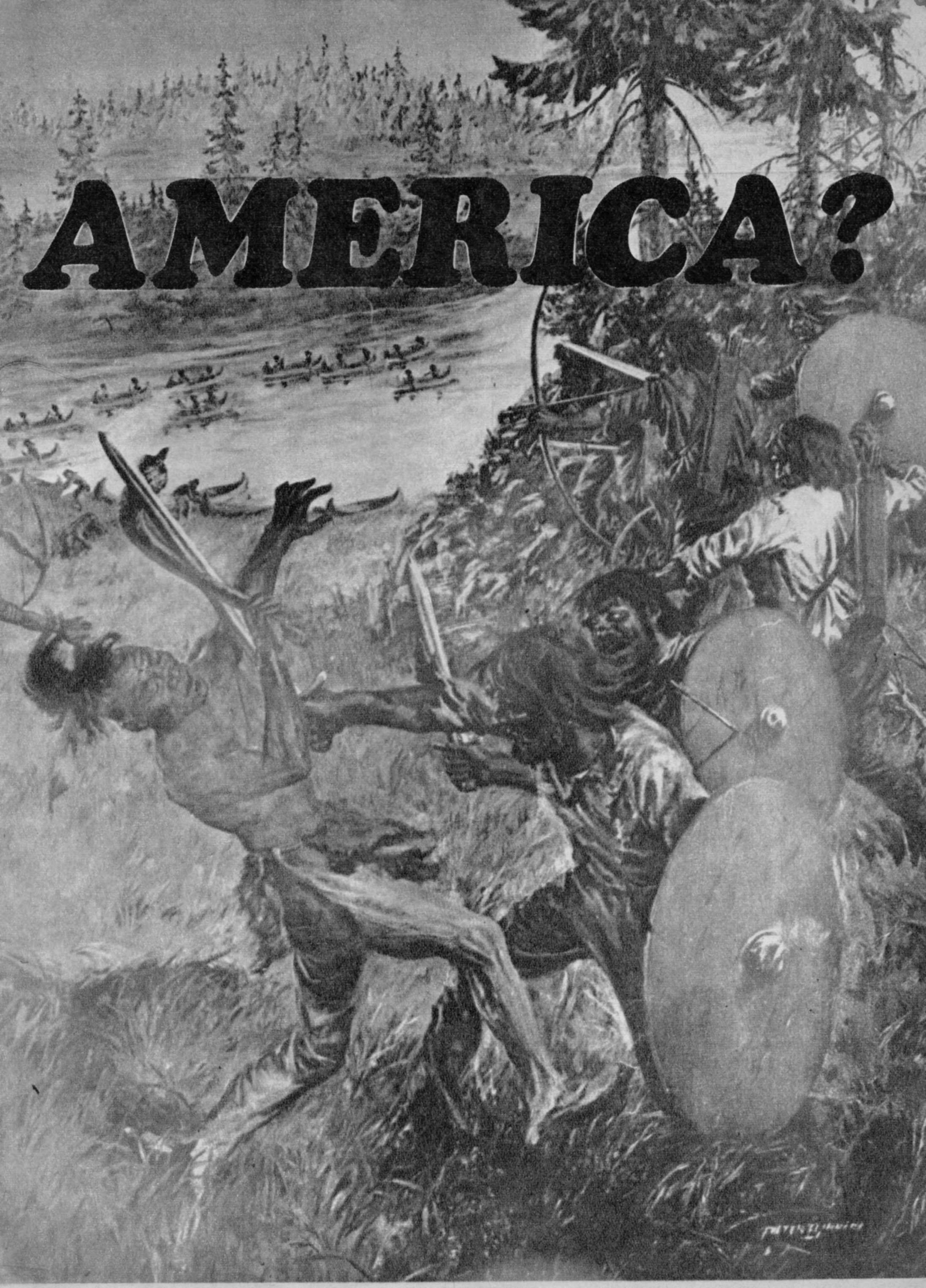
La política ha interferido las teorias que intentan contestar a esta pregunta

UNO de los enigmas más importantes de la prehistoria americana es el del probable origen y poblamiento de sus más antiguos aborígenes. Desde hace más de treinta años, los manuales citan tres clásicas teorías: la del estadounidense Ales Hrdlicka, del francés Paul Rivet y del argentino Florentino Ameghino. Demás esta decir que todas ellas son anticuadas y no reflejan los adelantos últimos obtenidos por las investigaciones más recientes.

El pensamiento de Hrdlicka sostiene la unidad de origen de los americanos, los que habrían penetrado a un continente deshabitado a través del estrecho de Behring, cuando éste se encontraba unido con Asia. El último trabajo de este autor, publicado en 1935, sostiene que el ser humano que pobló América trajo consigo diferentes tipos de lenguaje y cultura y se extendió a través de Alaska por las costas del Oeste del continente, desde la Columbia británica a California y México y desde allí al sur. Por su parte, Rivet piensa que América fue poblada por migraciones de navegantes a través del Océano Pacífico; y si bien su publicación última es de 1957, en ella repite los mismos conceptos que había sostenido desde treinta años atrás. Florentino Ameghino, desde 1880 hasta su muerte en 1911, creyó en el origen autóctono del hombre americano y el mismo

Reconstrucción artística de un combate entre guerreros vikingos y aborígenes norteamericanos que, de acuerdo a recientes investigaciones descubrieron nuestro continente en varios viajes realizados durante el siglo X y XI.

por Víctor A. Litter


AMERICA?

¿COMO SE POBLO AMERICA?

habría tenido lugar en la Patagonia. De los tres, es Ameghino el autor a quien mejor podemos disculpar, dado que en la fecha de su fallecimiento no existían aun las pruebas modernas que dispusieron sus contendientes citados y quienes hoy aún los siguen.

La enseñanza en los colegios de dicho diagrama, contiene una falacia de principio que es la de dar por sentado un "primitivo poblamiento de América" cuando las pruebas arqueológicas y paleoantropológicas nos permiten estimar en más de 50.000 años la existencia de seres humanos en América. Igualmente, observamos a través de la literatura publicada, que los principales investigadores europeos que llegaron a estudiar el problema munidos de las mencionadas hipérboles teóricas, después de años de trabajos e investigaciones en nuestro continente señalaron la existencia de un origen muy antiguo para sus pobladores y la invención local de los principales elementos de su cultura. No obstante ello y de las investigaciones que señalaremos más adelante, se continúa pregonando la vigencia de la llegada a nuestro continente de diversas corrientes inmigratorias, que trajeron consigo sus costumbres y su civilización. Otro aspecto de engaño de esta proposición, en su faz pedagógica, es la de reunir las teorías de Ameghino con las de los otros investigadores. El sabio argentino, arribó a sus conclusiones, si bien hoy día superadas, como resultado de sus trabajos de investigación, mientras que las hipótesis de Hrdlicka, Rivet y de sus continuadores, son fruto de una especulación teórica.

El origen de estas fórmulas teóricas se remonta a la época del descubrimiento del continente americano. La disputa sobre la inferioridad del **nuevo mundo,** se inició con los primeros contactos de los europeos con las realidades de este lado del Atlántico, y no finalizó aún pese a la evidencia notable de sus despropósitos.

La Junta de Cosmógrafos, Astrónomos y Teólogos que se reunió en el Colegio de Altos Estudios de Salamanca, para estudiar las ideas y proyectos de Cristóforo Colombo, aprobó por unanimidad, entre otras considerandos que: "Creer que existen dos continentes habitados es igualmente impío. Es creer que hay hombres que no descienden de Adán... En consecuencia, el proyecto de Cristóforo Colombo reposa sobre una base falsa e imaginaria y lo que él afirma no tiene nada de verdad".

No sería la primera ni la única vez que la ciencia oficial se equivocaba. Colón y todo individuo de la época que ejercía la profesión de marino, conocía la existencia de otro continente habitado y, sin duda alguna, desde quinientos años antes de la epopeya colombina se realizaron viajes de ida y vuelta a la tierras que luego recibirían precisamente el nombre de un marino: América.

Colón limaría las asperezas entre la teoría y la práctica con la hipótesis de haber descubierto las Indias, pero los navegantes que le sucedieron y, en especial, Américo Vespucio señalaron la vigencia de las tierras nuevas. Y así surgió, automáticamente el enigma del aborigen americano.

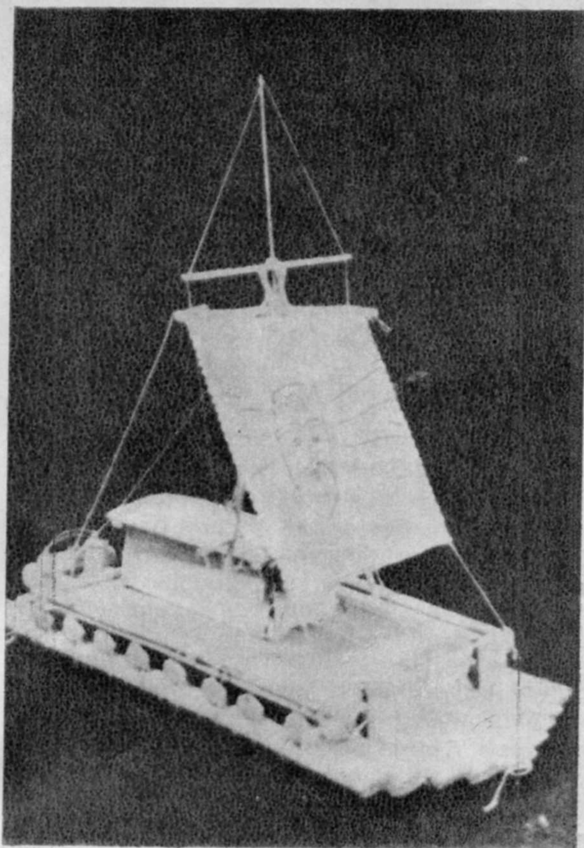
Cuando las bulas papales de Paulo III, en 1537, confirmaron el carácter humano de los indígenas de América, los exégetas se vieron enfrentados con el arduo problema de hacer concordar estas afirmaciones con los textos sagrados. Como los mismos reconocían sólo a las tres razas humanas bíblicas, la inmensa población del continente americano descubierto, sino era infrahumana debió haber llegado a dichas tierras en algún momento histórico, viniendo de otros continentes.

Toda la teorética americanista, es decir las teorías antropológicas que surgieron para explicar el supuesto poblamiento del continente americano, se encauzaron a justificar las mencionadas hipótesis y no hubo rincón del mundo que se librara de ser supuesto antecesor de nuestros aborígenes. Son inmensas las bibliotecas que se han llenado con este material, que por su variada abundancia y características literarias, han sido fruto de enconadas polémicas y siguen aún apareciendo, de vez en cuando, en las publicaciones periódicas y en los libros.

Un extraordinario y muy eficiente divulgador de las ciencias antropológicas, José Imbelloni, publicó en 1926 un voluminoso tratado: "La esfinge indiana", obra que reeditó muy ampliada en 1956 y donde se propuso "tratar la historia de la Americanística, desde los días del Descubrimiento hasta hoy'.

Según este autor, "las teorías más inmediatas... suponen una migración de pueblos extracontinentales a las tierras americanas" y en este sentir todos los continentes: Europa, Africa, Asia y Oceanía dieron abundante material polémico. De todas ellas, hemos de referirnos a algunas de las más curiosas.

Así, Walter Raleigh sostuvo que los ame-



Modelo de la balsa Kon Tiki, que utilizaron Thor Heyerdahl y sus compañeros para viajar desde las costas peruanas, a través del Pacífico, a la Polinesia.

ricanos proceden de las Islas Británicas y que el inca Manco Capac habría sido un filibustero inglés y Francisco de Basaldúa sostuvo el origen vasco como patria originaria de los mayas, incas y chibchas.

Entre las supuestas migraciones de origen asiático, merecen destacarse una de las hipótesis que sostuvieron los españoles desde el momento que pisaron estas tierras: que los americanos eran de origen hebreo. Hasta hoy permanece vigente tan peregrina teoría que apasiona, de tanto en tanto, a los lectores de algunas publicaciones sensacionalistas y hasta un pseudo erudito pretendió leer en torteros hallados en las excavaciones de Santiago del Estero, palabras simbólicas de origen hebreo. Bien es cierto, que numerosos cronistas de los primeros momentos de la Conquista sostuvieron tales hipótesis, entre los que cabe señalar a Bartolomé de las Casas, Gonzalo Fernández de Oviedo, Juan de Torquemada, Felipe Guaman Poma de Ayala, Lucas Fernández de Piedrahita y muchos otros; pero debemos pensar que el momento histórico del Descubrimiento y la Conquista coincidió con la expulsión de los semitas de la península, que dicho problema constituyó uno de los temas más debatidos entonces y, por lo tanto, fue posible una identificación y derivación del mismo. Los autores que **a posteriori,** hasta hoy, volcaron su imaginación sobre el tema, no hicieron más que copiar unos a otros.

Los descendientes de Noé, por la línea Jafética, los cananeos, los fenicios, los tártaros y mongoles, los chinos y los japoneses completan los panoramas de los grupos humanos supuestamente desparramados sobre América y provenientes de Asia. Ales Hrdlicka —como señalamos al principio— resume tanta imaginación con algunos visos de verosimilitud científica.

También Africa estuvo presente: Los cartagineses, los bereberes, los libios y hasta ciertas tribus de piel negra habrían llegado a América directamente desde las costas de Africa. Pero la teoría de mayor auge fue la denominada "escuela de Manchester" o **heliolítica.** Dirigida por un extraordinario anatomista, Sir Grafton Elliot Smith, que actuó largo tiempo en Manchester y luego en Londres; reunió por analogía numerosos elementos comunes, materiales y psíquicos, sosteniendo que el Egipto Antiguo fue el centro de irradiación de la **civilización heliolítica** que, originada en el valle del Nilo, se extendió por el orbe y llegó a América. Tanto más valdría sostener que los griegos, a través de la expresión literaria de Platón, fueron los conquistadores de la Inglaterra de Tomás Moro y, a su vez, éstos quienes conquistaron a Rusia en 1917 con sus utopías siempre incumplidas

Oceanía entró a competir en tiempos recientes y quienes se llevaron las palmas por su supuesta capacidad pobladora, fueron los polinesios. Alrededor de ellos, con abundancia de elementos lingüísticos, botánicos, mitológicos y comparación de elementos ergológicos, se creó un clima muy semejante al del origen de las civilizaciones americanas a través del Egipto. La calidad de las artimañas utilizadas para justificar dicha hipótesis, la abundancia de publicaciones sobre el tema, hicieron nublar la mente de investigadores sensatos. Al punto que, al encontrar en diversas regiones de Polinesia reproducciones de mapas transpacíficos, se los adjudicó como invento natural de dichos pueblos. Sin embargo, basta una simple observación para comprender que los mismos son reproducciones exactas de la cartografía árabe del siglo XIV, claro está que reproducidas en el material propio de los poline-

¿COMO SE POBLO AMERICA?

sios, que no conocían la fabricación de telas de los portulanos.

Así, ningún rincón de la Tierra fue eximido como hipotética fuente originaria de los aborígenes americanos. Tampoco se dejaron de lado las regiones mitológicas como la Thule, citada por Séneca en su tragedia Medea, el Ofir, del Libro I de Los Reyes de la Biblia, o aquellos continentes imaginarios como la Atlántida, Gondwana, Lemuria, Arquelensis, etcétera. Todas estas regiones fueron fruto de la fantasía de sus creadores y, geológicamente, pueden ser representadas en épocas muy remotas y anteriores al cuaternario, lo que haría necesario trasponer edades para darles el menor viso de verosimilitud. Más aún: para agotar todas las posibilidades de la imaginación, escritores actuales, oscilando entre la literatura y la ciencia-ficción, han sugerido que los primitivos habitantes de América no son otra cosa que descendientes de marcianos o venusinos, cuyas naves espaciales habrían aterrizado hace cincuenta o cien mil años en las mesetas andinas cercanas a Tiahuanaco o al lago Titicaca...

Inversamente, se llenaron anaqueles con sinnúmero de publicaciones que planteaban hipótesis contrarias a las enunciadas. De esta manera, América se convirtió en pobladora del Egipto, Sumeria, Arabia, Etiopía, Creta, Palestina y hasta se llegó a sostener que fueron los Mayas los constructores del templo de Salomón; igualmente que los habitantes de Tiahuanaco habían poblado la Sumeria y que el culto solar fue el eslabón que encadenó tantos disparates.

La más reciente de dichas hazañas correesponde al viaje realizado por la balsa conocida con el nombre de Kon-Tiki, en la que Thor Heyerdahl intentó repetir prácticamente una supuesta transmisión de las civilizaciones americanas a Asia, a través de las islas del Pacífico.

Describir dicha hazaña es innecesario, ya que ha sido objeto de miles de artículos en diarios y revistas y en el cinematógrafo. Su autor es quizás el prehistoriador que recibió más propaganda en el mundo entero y sus libros, editados en casi todas las lenguas, se transformaron en "best-seller" capaz de competir con cualquier título de ficción.

¿Se preguntará el lector sobre las causas de las incongruencias citadas y de otras muchas que no hemos dado cabida en estas páginas?

Tenemos para ello tres respuestas. La una indirecta; y está representada por la Declaración sobre los problemas de la ética y la investigación antropológicas dada a conocer por la American Anthropological Association de Washington en 1967 y publicada en el Current Anthropology, diciembre de 1967. El punto 3 señala: "Los mejores intereses de la investigación científica no son aquéllos que sirven a las restricciones internas"... El punto 6 indica que "La reputación internacional de la antropología ha sido dañada por individuos no calificados, que falsamente se autodenominan antropólogos y que pretenden realizar tales investigaciones cuando en realidad persiguen otras finalidades...".

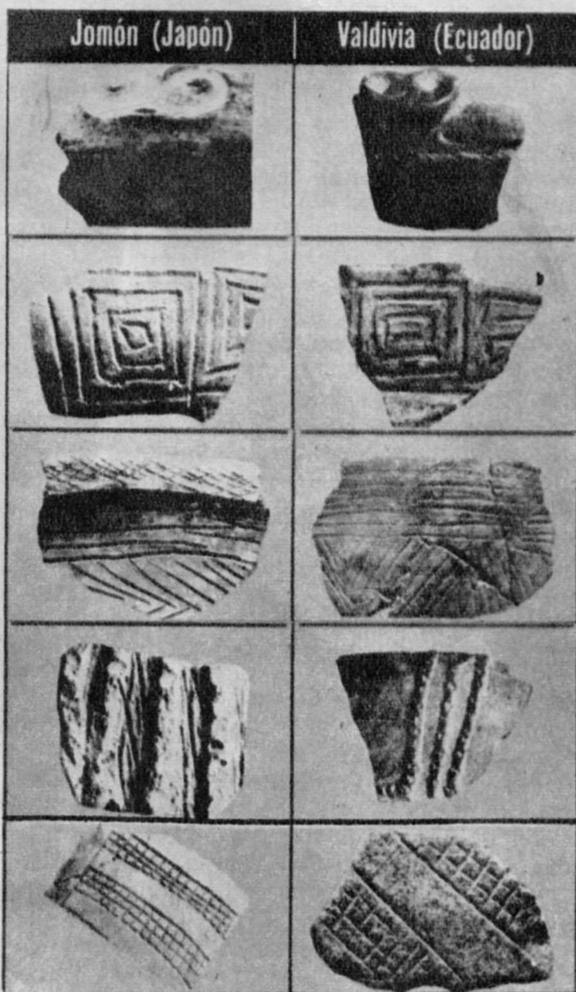
La segunda respuesta nos está dada por la historia de la antropología. Si comparamos los manuales con la historia de las ideas sociales dominantes en la época en que aparecieron las diversas escuelas prehistóricas, es decir, intentamos un análisis de las distintas teorías, hallaremos que cada una de ellas pertenecen a un ciclo histórico determinado, que responden a una ideología definida. Ella es presentada en forma de hipótesis diversas, la mayoría de las cuales responden a las conveniencias políticas del país originario.

De esta manera, si tomamos en cuenta el desarrollo de la prehistoria en Gran Bretaña, por ejemplo, país que elegimos por ser en el que más destacada actuación tuvieron las escuelas antropológicas, veremos que sucesivamente estuvieron de auge el evolucionismo, luego reemplazado por el difusionismo y su posición más extrema: el hiperdifusionismo, ya citado. A éste siguió el funcionalismo, estando actualmente en boga un evolucionismo superado.

Corresponde a cada una de las citadas tendencias una situación histórica bien definida. Los primeros evolucionistas clásicos estuvieron al servicio de la Gran Bretaña que estaba formando su imperio, de manera que un análisis del desarrollo de las culturas, desde las más simples a las más complejas, constituyó un instrumento ideológico útil para justificar su política colonial, desde el momento que los elementos históricamente superiores eran un factor de adelanto para las civilizaciones inferiores.

Pero cuando la colonización se extendió a todo el mundo y se inició la competencia con otras naciones que buscaban extender su dominio por medios coloniales surgió otra doctrina, el difusionismo, que sostuvo como principal hipótesis que una sola y única civilización era el motor del progreso de los pueblos, que por el vehículo de la "migración" imponía la "aculturación" a todos

los demás. El hiperdifusionismo inglés sostuvo que la civilización mundial tuvo su origen en un imperio, el egipcio. No podía ser para menos, ya que los ingleses de la era victoriana habían constituido uno entonces. Su principal opositor, el difusionismo alemán sostuvo la misma teoría, pero originada en una constelación lingüística, la indogermana o aria, de quienes ellos se sostenían descendientes. Actualmente, Robert Heine-Geldern, difusionista austríaco, sostiene que el origen de los principales pueblos migradores se halla en Europa Central. Todos los creadores del difusionismo, intentaron demostrar que un solo y poderoso país es el motor de la civilización de los pueblos y que, históricamente, el destino de los demás es ser subyugados por el que detentaba tal privilegio. Así, Gran Bretaña, como Alemania, como Francia, como los Estados Unidos, tuvieron entonces sus propias teorías difusionistas...



Similitud asombrosa de los motivos de las cerámicas de "Jomón", del Japón, con las de Valdivia, en Ecuador, según Betty J. Meggers.

Luego de la Primera Guerra Mundial, Inglaterra necesita defender el **status quo** de su inmenso imperio colonial; surge el funcionalismo como una nueva contribución antropológica y un reflejo teórico de su nueva situación política y, así, dicha teoría analiza las diversas funciones de cada uno de los pueblos primitivos del Commonwealth. Su tesis: debe mantenerse dicha situación, aún cuando los pueblos primitivos adquieran su mayoría de edad y busquen su independencia mediante un mayor desarrollo de su economía. Es fácil comprobar entonces que el funcionalismo es la doctrina antropológica destinada a justificar la política imperial británica del siglo XX.

La tercer respuesta es que todas las ciencias están sujetas al vaivén de los acontecimientos políticos. Ello es imposible de negar en los tiempos que corren. Es por demás conocido y aceptado que aún las disciplinas exactas, los descubrimientos matemáticos y los físico-químicos son observados al tamiz de cuanto ocurre en los gobiernos de los países que los realizan. Esto es evidente en los avances más recientes de la astrofísica y de los descubrimientos atómicos, al punto que la opinión pública los acepta como inevitables.

Todos los seres humanos, a fuer de gregarios, son animales políticos y el investigador no escapa a esta característica. Por esto es que proyecta su pasión política en lo que crea y asienta su hipótesis a través del cristal que su medio ambiente le impone. Y por eso, cuando observamos sin pasión la historia de una ciencia, hallamos tantas incongruencias como las que hemos sintetizado en las líneas primeras.

Veamos ahora en qué medida sufrieron influencias ideológicas las teorías acerca del poblamiento de América. Ya se ha expresado anteriormente que los conquistadores hispanos recurrieron al pretexto de vincular a los aborígenes americanos con los hebreos: a las dos agrupaciones étnicas se les expropiaron entonces sus bienes, se las expulsó de sus lugares de residencia o fueron aniquiladas o absorbidas, en nombre de una lucha de signo religioso.

Varios siglos después se utilizaría el mismo tema como telón de fondo ideológico para justificar pretensiones coloniales en nuestro continente. Hemos señalado en las primeras líneas las tres hipótesis principales que aprenden nuestros estudiantes secundarios y universitarios. Ellas, además de llevar el nombre de sus representantes más conspicuos, se conocen también con el nombre de teorías europeas, estadounidense y argentina. Las dos primeras significaron, en la

¿COMO SE POBLO AMERICA?

formación mental de nuestros estudiantes y futuros profesionales, de una conciencia antinacional tal como lo fueron en su momento la implantación de un esquema puramente agrícola y ganadero para nuestro país.

Insistir que nuestros indígenas fueron "desde la época prehistórica, un centro de convergencia de razas y de pueblos, al contrario del Asia meridional que... se nos aparece como un gran centro de dispersión humana" (Paul Rivet: Les Origines de L'Homme Américain, Paris, 1957), significa empequeñecer a América en beneficio de otras regiones. Y actualmente es sabido por todos que las pseudo teorías antropológicas siempre han estado al servicio de la justificación ideológica de las más absurdas pretensiones de conquista. Un ejemplo, que se resiste a huir de nuestra memoria, es el racismo alemán y sus horrendas consecuencias.

En los Estados Unidos, casi desde comienzos del siglo, se sostuvo que la población del continente americano se había efectuado a través del estrecho de Behring y **continuado luego de Norte a Sud.** Así se habrían originado nuestras poblaciones aborígenes: primero los del Norte y luego los del Sud y su remoto asiento estaría en Asia. Bajo este simbolismo es fácil deducir la prioridad del Norte sobre el Sud, como lo fue desde la guerra de Secesión hasta hoy, y alcanzando a los países hispanoamericanos. Entonces, los intereses europeos eran distintos y opusieron a las hipótesis difusionistas estadounidenses todas las otras posibilidades de migración, que ya hemos señalado a comienzos de estas páginas: a través de la Atlántida, por el océano Pacífico, desde Oceanía, a través de la Melanesia, Polinesia, la Isla de Pascua y... ¡hasta a través de la Antártida!

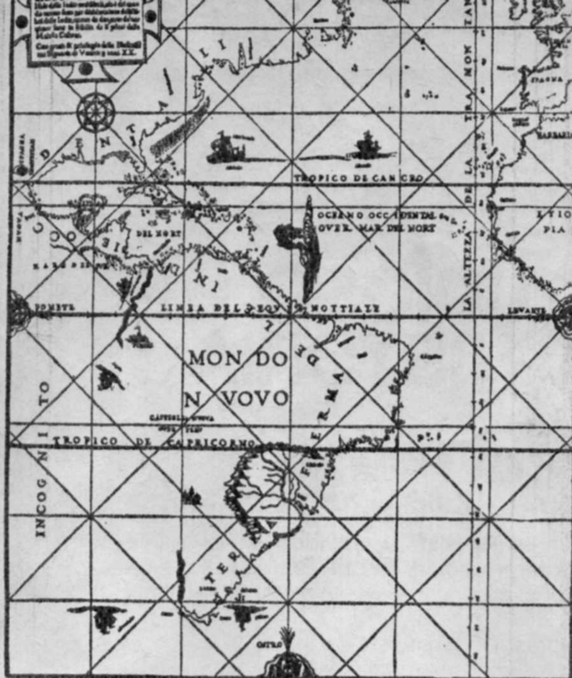
Los acontecimientos de la Segunda Guerra Mundial y su política posterior, cambiaron el sentido de dichos intereses y, en consecuencia, variaron las hipótesis difusionistas para adaptarse a sus actuales necesidades: hoy día no conviene ya la teoría de la migración a través del estrecho de Behring, porque geográficamente la vincula a la Unión Soviética y a China. Y los antropólogos estadounidenses que, con algunas excepciones, siempre combatieron las teorías europeas del difusionismo y proclamaron en numerosas ocasiones haberlas vencido, mediante un viraje total las aceptaron después del XXIX Congreso Internacional de Americanistas, celebrado en Nueva York en 1949. Fue la "estrella" del Congreso Robert Heine-Geldern, quien planteó el origen de las civilizaciones mesoamericanas en la India, las que fueron introducidas en nuestro continente "por monjes budistas y bramanes" con navegaciones de ida y vuelta a través de Indochina y Oceanía.

De esta manera se habría hallado una variante al paso de Behring, de no tan peligrosa ubicación y a un lado de la "cortina de bambú". Como la guerra se extendió luego a Indonesia, surgió otra teoría adecuada al caso. Un grupo de ex combatientes, convertidos en antropólogos, realizaron la proeza del Kon Tiki, y demostraron que se podía viajar en una balsa primitiva desde América hacia Oceanía, es decir a la inversa de las teorías clásicas.

Pero, mucho más grave que lo señalado es el hecho de que la "Historia de la Humanidad" editada por la UNESCO en 1967, sostiene en su vol. III, parte V, cap. I, las siguientes manifestaciones de Betty J. Meggers, miembro de la Smitsonian Institution de Washington: "...la idea de que el arte de la cerámica pudo entrar por tierra siguiendo la ruta del norte y pasando por el estrecho de Behring no cuenta con el apoyo de ninguna prueba concreta. En cambio, la presencia de... los depósitos arqueológicos "Jomón" (del Japón), así como el descubrimiento de varias canoas de esa época, demuestran que estos pescadores primitivos... pudieron atravesar el Pacífico norte hasta tocar las costas del Nuevo Mundo". **El corsi e ricorsi** de la Americanística aparece nuevamente en su plena vigencia. La similitud de las cerámicas ecuatoriana y japonesa es innegable pero muchas otras investigaciones han comprobado el origen autóctono de la cerámica en nuestro continente. La existencia de motivos "Jomón" en Ecuador puede significar solamente la existencia de un intercambio transpacífico de carácter comercial. Santiago Genovés, en un estudio reciente, afirma que "no existe un solo estudio biológico

SUPLEMENTO DE TODO ES HISTORIA — Nº 12 — ABRIL 1968 — Editores responsables: HONEGGER S.A.I.C. - Director: Félix Luna - Redacción, administración y talleres: México 4256. - Teléfonos: 90-9118 (redacción) y 90-8354 (administración). - Registro de la Propiedad Intelectual Nº 928451. - Distribuciones en la Capital Federal: Antonio Rubbo, Garay 4226, En el interior y exterior: SADYE S.A.I.C., Belgrano 355, Buenos Aires.

CORREO ARGENTINO
TARIFA REDUCIDA
CONCESION Nº 8240



Carta universal de Venecia de 1534. Responde a la técnica cartográfica de los árabes, principales navegantes de la época.

que haya tratado este apasionante tema para apoyar o desmentir las hipótesis emitidas al respecto"

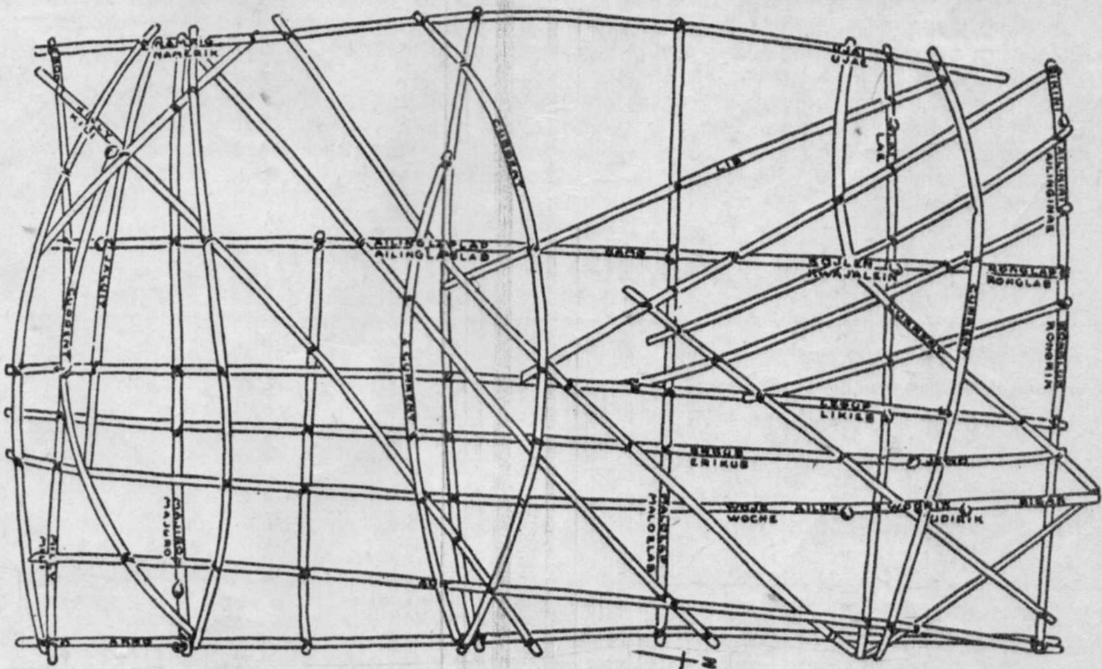
Los avances de la técnica para obtener determinaciones cronológicas han permitido verificar la antigüedad de restos arqueológicos en todo el mundo, clarificando así el panorama de la evolución humana [1]. En los últimos veinte años se ha acumulado un significativo material arqueológico, pero es necesario investigar más y especular menos. Y sobre todo, es necesario hacer abstracción de intereses políticos y concepciones ideológicas cuando se trata de dar un sentido a los resultados de las investigaciones que se vienen haciendo.

Pero la gran pregunta sigue sin contestación. ¿Quién pobló América? ¿De dónde vinieron los pobladores originarios? ¿O acaso no vinieron de ningún lado y constituyen una raza autóctona, absolutamente independiente de las otras, cuyo origen está signado por el mismo enigma general del origen de la especie humana?

La pregunta todavía no puede contestarse aunque desde ya se puede asegurar que carecen de vigencia científica las teorías que daban a América como poblada desde otros continentes, si bien se acepta una intensa y variada gama de intercambio a través de ambos océanos, en la época precolombina.

Pero esto es solamente el adelanto de un tema tan fascinante como el que hemos espigado en esta nota. Pues el problema del poblamiento de América, del origen autóctono o externo de sus primitivos pobladores es algo que se hunde en nuestras propias, antiquísimas raíces. Y por eso mismo tiene el sabor amargo y fascinante del misterio y la cautivante vocación de aquello que obsesiona a los hombres, plantados frente a los enigmas de sus propios orígenes. ◆

(1) V. "La Prehistoria también es Historia" por Víctor Litter, TODO ES HISTORIA, Nº 9.



Carta de navegación de los nativos de las islas Marshall (de la obra de Carleton Coon: "The History on Man", 1955). Obsérvese la semejanza con los portulanos de origen árabe del siglo XIV.